№11 (953) НОЯБРЬ 2010 WWW.ZR.RU

За рулем

НАРОДНЫЕ ИНСТРУМЕНТЫ:
4 ПОКОЛЕНИЯ и 40 ЛЕТ ЭВОЛЮЦИИ 108

КОМПЛЕКС ПОЛНОЦЕННОСТИ

CHEVROLET SPARK • PEUGEOT 107 • KIA PICANTO 38

УВИДЕТЬ БУДУЩЕЕ В ПАРИЖЕ 4

СКОЛЬКО СЛУЖИТ МАСЛО В ДВИГАТЕЛЕ 152

ЧИТА-ХАБАРОВСК: ДО ВЫСОКИХ БЕРЕГОВ АМУРА

230

ISSN 0321-4249
10011
9 770321 424007

Антон Чуйкин, главный редактор

Полный вперед!

Прогресс – движение вперед, переход на более высокую ступень развития, изменение к лучшему; развитие нового, передового.

Это когда, казалось бы, вчера ты приехал на работу на карбюраторной «пятерке» по свободной Сретенке, а сегодня… И где та «пятерка» и та Сретенка? Прогресс…

Это когда в глухую местность приходят электричество, связь и отличная дорога, причем – одновременно.

Это когда мама звонит по «Скайпу».

Это когда при тебе происходит закат великой эпохи двигателей внутреннего сгорания – неспешный, красивый, но все же закат. Ночи не будет – нам уже ярко светит электрическое утро.

Это когда в поездку на тысячу верст не нужно собираться загодя и уж тем более – готовить машину. Я например, готов сесть за руль немедленно.

Это когда почти любого человека можно обнаружить в виртуальном пространстве – у каждого есть еще одна жизнь.

Это когда автомобиль становится для вас немножко компьютером, немножко бытовой техникой, немножко доктором. А не вы для него.

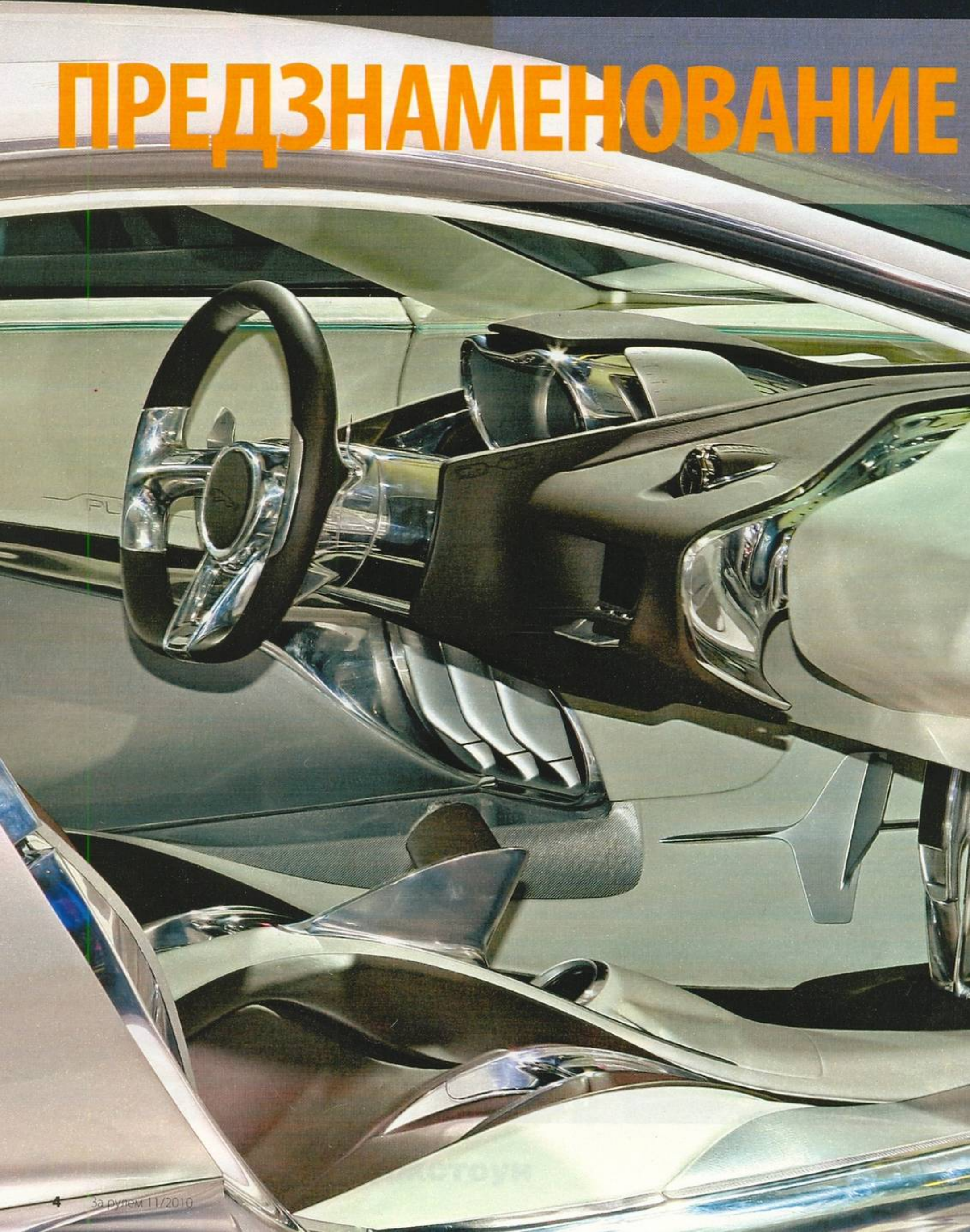
Это когда узнать точное определение прогресса можно, нажав несколько клавиш – вместо того, чтобы идти за словарем. Я, впрочем, сходил – передвижение пешком тоже стало чертой прогресса.

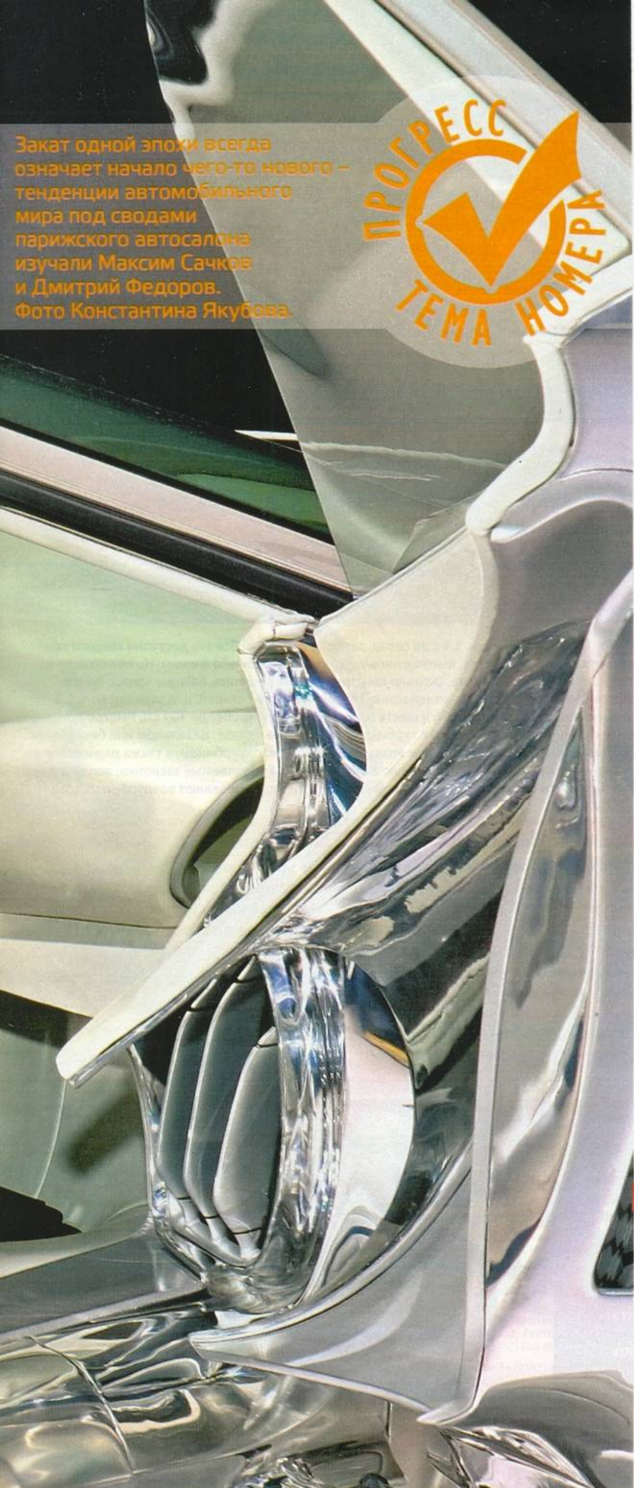
Это когда фантастика обретает реальные черты. Когда становится понятно, что автомобильный мир в обозримом времени действительно будет разделен: машинки-автоматы отчасти заменят общественный транспорт, а полноценные авто послужат для путешествий, развлечений, дальних поездок. Это недавно было фантазией писателей и сценаристов, а сегодня такой прогноз ЗР совпадает с мнением ведущих конструкторов и дизайнеров.

Картину прогресса и прогнозы мы представляем в ноябрьском ЗР как главную тему номера. Посвященные ей статьи помечены специальным значком. Давайте меняться к лучшему и развиваться. В интересное будущее – полный вперед!

ПРОГРЕСС ТЕМА НОМЕРА

ПРЕДЗНАМЕНОВАНИЕ





Закат одной эпохи всегда означает начало чего-то нового – тенденции автомобильного мира под сводами парижского автосалона изучали Максим Сачков и Дмитрий Федоров. Фото Константина Якубова.

Скоро мы будем жить в абсолютной тишине. Никто об этом вслух пока не говорит, но мы отлично понимаем, что рубеж между нулевыми и десятыми годами XXI века отчетливо подводит черту под прежним автомобильным миром. Мы ловим себя на мысли, что уже не удивляемся рассказам коллег про поездки на электромобилях, начинаем придирчиво оценивать сильные и слабые стороны той или иной схемы электрического привода, принимаем как должное развитие и стандартизацию сети подстанций для зарядки батарей. Не заметив на стенде той или иной фирмы толстого заправочного кабеля, идущего от макета электроколонки к очередной модели, потребляющей киловатт-часы вместо литров, начинаем сомневаться в правильности стратегии развития компании. Автомобили с обычными бензиновыми и дизельными двигателями вдруг в одночасье стали каретами прошлого. Они идут на уступки – предлагая взамен двенадцати цилиндров восемь, взамен восьми четыре и т. д., но все понимают, что это лишь отсрочка приговора.

«Мерседес» демонстрирует журналистам ремейк знаменитой ленты Клода Лелюша «Рандеву», в которой он мчит на встречу с любимой сквозь толчею Парижа под роскошный звук мотора «Феррари». Канва сюжета соблюдена: камера под бампером фиксирует безумную гонку по улицам, в жилах пульсирует адреналин, ты завороженно смотришь на пляшущую перед глазами картинку… и лишь потом понимаешь, что здесь не было самого главного – волшебного звука мотора. Нынешний герой пробивается сквозь пробки к любимой на электротяге. В абсолютной тишине. Но мы не согласны с такой постановкой вопроса. Мы все-таки пока (да-да, именно пока) любим автомобиль таким, каким помним с детства, – когда он живет, потребляет бензин, ревет мотором, а не просто перемещает твое тело. Поэтому основная часть нашего обзора, с обязательным реверансом в сторону экологически чистых машин, все-таки посвящена традиционным автомобилям с двигателями внутреннего сгорания. Ведь так здорово, что они еще есть.

ЧТО БУДЕТ?

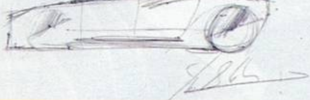
Владимир Соловьев и Антон Чуйкин встретились с ведущими автомобильными дизайнерами и попросили рассказать и по возможности изобразить, что они видят в символическом хрустальном шаре, предсказывающем будущее, скрепив слова и набросок своей подписью. На страницах ЗР – автографы главных дизайнеров планеты, людей, которые смотрят в будущее!

580 кВт, 1600 Н·м, 330 км/ч, 3,4 с до сотни, запас хода 900 км! Все это доступно концептуальному спорткару «Ягуар C-X75», выпущенному к 75-летнему юбилею фирмы. Но впечатляют не столько технические данные, сколько конструктивные решения. Каждое колесо приводит собственный электромотор мощностью 145 кВт. Емкости батарей, для зарядки которых от 220-вольтовой розетки требуется шесть часов, хватает на пробег до 109 км. Быстро пополнить запас электроэнергии помогают две турбины, работающие на газе, дизельном или биотопливе: они вращают генераторы. Для подачи воздуха, необходимого турбинам, а также для изменения прижимной силы использовали активную аэродинамику. Управляемые заслонки, лопасти и крылья в зависимости от скорости и дорожной ситуации перераспределяют воздушные потоки.

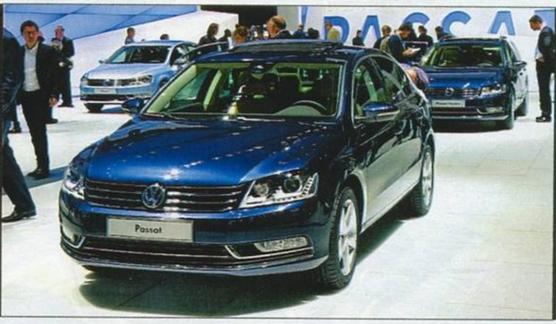
КОШКА БЕЗ ВРЕДНЫХ ПРИВЫЧЕК

Йен КАЛЛУМ, шеф-дизайнер «Ягуар»

В ближайшие годы автоиндустрия будет меняться гораздо быстрее, чем в последние полтора десятилетия. Определяющими факторами останутся экономичность и снижение выбросов вредных веществ. Автомобили, в том числе «ягуары», станут легче, компактнее, обретут лучшую аэродинамику, в силу чего снизится потребная мощность. Вместе с автомобилями будут меняться и наши привычки. Но популярные ныне кроссоверы сохранят позиции на рынке. Несмотря на все более жесткие экологические рамки, мы сможем сохранить свой дух и стиль. При этом не хотим, чтобы нас считали консервативной маркой. В прошлом фирму «Ягуар» отличали именно новаторские решения – и мы настроены всегда быть впереди.



Седьмое по счету поколение «Фольксвагена-Пассат» на самом деле можно считать «полседьмым». Габариты почти не изменились – видимо, в основе прежняя платформа. Дизайн общефольксвагеновский, интерьер тоже. Единственная стильная новинка внутреннего мира – аналоговые часы, почти такие же, как в дорогущем «Фаэтоне». А еще у машины весьма интересная опция: если руки заняты, достаточно пошевелить ногой под задним бампером – и система бесключевого доступа распахнет багажник сама. Моторная гамма также напоминает прежнюю: в ней четыре бензиновых двигателя рабочим объемом от 1,4 л (105 л.с.) до 3,6 л (360 л.с.) и столько же дизелей. Зато технологически «Пассат» стал гораздо совершеннее – в его активе умный круиз-контроль, способный на небольших скоростях затормозить машину до полной остановки, система мониторинга усталости водителя, интеллектуальные фары.



Чтобы расширить круг покупателей, «Ленд-Ровер» выпустил компактную люксовую модель. То ли кроссовер, то ли высокое полноприводное купе, «Эвок» (Evoque) – самый маленький представитель в семье «Рейндж-Ровера». Автомобиль примерно на полметра короче модификации Sport, шасси оригинальное, а двигатели позаимствованы у «Фрилендера». В арсенале 2,2-литровый турбодизель мощностью 150 или 190 л.с. (оба в варианте с ручной коробкой оснащены системой «старт-стоп»), а также 240-сильный бензиновый мотор, наделенный мощностью «шестерки» при экономичности четырехцилиндрового двигателя. Любопытно: впервые в истории марки этот «Рейндж-Ровер» будут предлагать не только в варианте 4×4, но и с передним приводом.

БЕЗ ХРУСТАЛЬНОГО ШАРА

Джерри МАК-ГОВЕРН,
директор по дизайну«Ленд-Ровер»

Согласно дизайн-стратегии мы в общих чертах представляем облик автомобиля через пять – восемь лет. Смотря в будущее, необходимо и оглядываться – учитывать традиции марки.

Наша главная премьера, модель «Эвок», начиналась с концепт-кара LRX, показанного в Детройте в 2008-м с целью определить линию на будущее. Это всегда серьезный вызов – переводить идеи концепта в серийную модель. LRX восприняли очень позитивно, и мы сделали смелый шаг – «Эвок», продажи которого начнутся через год, очень близок к концепту. Как дизайнер, я весьма удовлетворен: в дело пошли почти все наши идеи.

Мы не меняем модельный ряд, а дополняем его совершено новой линией: «Эвок» – это первый компактный «Рейндж-Ровер».

Конечно, дизайнер черпает вдохновение в искусстве, кинематографе, современном декоре, но это далеко не главное. Важно понять, что хочет получить потенциальный покупатель. Надо смотреть на мир его глазами.

У меня нет хрустального шара, да он и не нужен для бизнеса. Машины станут легче, чище с точки зрения экологии, будут более эффективными. Сейчас у нас в работе модели, которые увидят свет примерно к 2018 году. При всей новизне стилистических решений они останутся «ленд-роверами» – под этим я готов подписаться.

Английский «Лотос» полностью меняет концепцию развития. Он больше не желает быть нишевым изготовителем небольших спорткаров. Новая цель – богатые поля, занятые «Феррари», «Ламборгини», «Астон-Мартином». Поэтому в Париже было показано аж шесть перспективных моделей. С легендарными именами «Элиз», «Элан», «Эсприт», «Элит»... Передне- и заднемоторные. Среди купе затесался приземистый четырехдверный седан «Этерн» – явный конкурент «Астон-Мартину Рапид». Фотографии всех машин мы решили не давать, поскольку, не считая размеров и некоторых технических деталей, они все на одно лицо – такое, как у показанного на снимке возрожденного «Эсприт». Кстати, именно он должен первым пойти в производство весной 2013 года. Но уже сейчас можем сообщить кое-какие технические подробности – так, его 5-литровый V8, заимствованный (с определенными дополнениями) у «Лексуса IS-F», развивает 620 сил, а в качестве опции будет доступна рекуперативная система KERS.

КИА предложила помечтать о городском электромобиле будущего, представив концепт-кар «Поуп». Забавная машинка, напоминающая яйцо на колесах, интересна не только обликом. Например, несмотря на компактные размеры (длина меньше 3 м), она трехместная. Причем дополнительное место (назвать полноценным креслом отдельно закрепленные подголовник, спинку и подушку никак нельзя) расположено в правом заднем углу кузова и человек там сидит как бы наискосок – оставляя с противоположной стороны место для багажа. У машины нет также ни привычной передней панели, ни даже комбинации приборов. Первую заменяет растянувшаяся почти во всю ширину кузова огромная сенсорная панель, а вместо приборов – прозрачный дисплей, на который и выводятся параметры.

Концепт, созданный «Ситроеном» и одним из ведущих брендов модной одежды «Лакост», – вызов привычным представлениям о компактных машинах. В нем по-своему воплощен свободный стиль casual – сдержанный, элегантный и неформальный. Концепт взял понемногу из мира автомобилей, моды и спорта. Например, задние сиденья обшиты белой хлопчатобумажной тканью, из которой делают футболки, а фиксаторы ремней по форме похожи на вырезы тех же футболок. Капот и передняя панель с рельефными квадратами напоминают теннисную сетку, а суппорты – подошвы кроссовок. Но за искрометной дизайнерской фантазией скрывается не менее любопытная техническая начинка. В частности, трехцилиндровый бензиновый двигатель – из нового семейства наддувных моторов, которые станут серийными в конце следующего года.

КРОССОВКИ-СКОРОХОДЫ

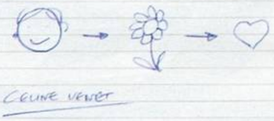
Селин ВЁНЭ, дизайнер, координатор проекта «Ситроен-Лакост»

Как и любой концепт-кар, «Лакост» – проверка решений, которые в будущем пойдут в серию… или канут в Лету. Это совместный проект двух компаний: «Ситроену» было интересно реализовать себя в лайф-стайле, компании «Лакост» – воплотить идею мобильности. Идею подсказали… кроссовки. Модная, удобная, практичная обувь. Посмотрите на наше днище-подошву: правда, похоже?

«Ситроен-Лакост» – чистый концепт, его не старались сделать пригодным для серийного производства. Тем не менее мы знаем, кому он предназначен: молодые, лет тридцати, супруги, общительные, имеющие друзей (отсюда формула 2 + 2). Машина крепкая, надежная; она открытая, а от непогоды защитит оригинальная надувная крыша.

Автомобиль следующих десятилетий – непременно экологичный, но не обязательно электрический. На «Лакосте» мы используем трехцилиндровый ДВС – его резервы далеко не исчерпаны. Машина середины XXI века – транспорт на каждый день, удобный, практичный, универсальный, хотя это не исключает появления автомобиля для удовольствия, автомобиля мечты. Примеры мы видим в собственной истории – это «Ситроен-Де Шво» и DS.

Я нарисую концепцию авто будущего: оптимизм, свежесть, счастье. Нравится?



Высокой посадкой над дорогой «Пежо-HR1» скорее напоминает вседорожный автомобиль, при этом обводы кузова больше подходят мощному и элегантному спорткару. При длине 3,69 м легко маневрировать в плотном городском потоке, а в салоне достаточно места для четверых человек (или двоих с багажом). Поднимающиеся и уезжающие вперед двери с электроприводами не только эффектно выглядят, но и удобны на узких парковках. Ко всему прочему, «Пежо-HR1» – полноприводный гибрид. Бензиновый трехцилиндровый 110-сильный двигатель объемом 1,2 л вращает переднюю ось, а задние колеса подкручивает 27-киловаттный электромотор.

300001-Й

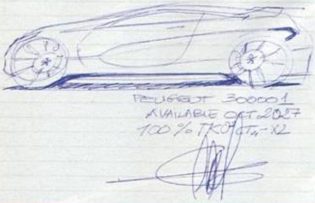
Жиль ВИДАЛЬ, дизайн-директор «Пежо»

Автомобиль через десять-двадцать лет? Гибрид и электромобиль. Такое будущее уже представлено на нашем стенде. Не скажу точно, каким будет дизайн, но два направления уже просматриваются в наших концепт-карах SR1 и HR1. Стиль, более простой, элегантный и эмоциональный, будет выражать основные черты автомобиля. Еще машины станут легче и экологичнее.

Помогают ли дизайнеру новые технологии? И да и нет. Мы решаем две задачи. Первая – интегрировать в уже имеющийся кузов гибридный (или электрический) силовой агрегат. Вторая – создать машину с нуля, вокруг новых агрегатов, что дает больший простор для творчества.

Концепт HR1 демонстрирует изменения стилистики «Пежо». Городской утилитарный автомобиль может быть элегантным! В то же время вы видите здесь черты кроссовера: высокая посадка, хороший обзор, защита экипажа. Создавая концепт, мы преследовали взаимосвязанные цели: отработать стиль нового для нас типа автомобиля и оценить реакцию публики и специалистов.

Что касается временных рамок... Работа над новыми моделями, как правило, занимает три с половиной-четыре года. На моем столе наброски машины 2016 года. Можно ли заглянуть еще дальше? В виде скетча – давайте попробуем.



Концептуальный «Ауди-Кваттро» построен в честь 30-летия одноименной системы полного привода. Он даже внешне напоминает то, самое первое купе «Кваттро», впервые представленное в Женеве 1980 года. Силуэт с покатой крышей, черная вставка между фонарями – это отсылает нас в прошлое. А интерьер эксплуатирует тему ретро и вовсе беззастенчиво: щиток цифровых приборов с нарочито примитивной графикой, полное отсутствие центральной консоли, рычаг коробки передач на тонкой вытянутой ножке – все выглядит так, словно вслед за финалом московской Олимпиады наступил конец света. Техника здесь, наоборот, самая современная: 2,5-литровый пятицилиндровый мотор с турбонаддувом мощностью 408 сил, шестиступенчатая ручная коробка передач, последняя версия полноприводной трансмиссии с несимметричным межосевым дифференциалом.

В модельном ряду «Астры» сразу две мировые премьеры – универсал и концепт будущей «Астры» с тремя дверями. Купе, естественно, выглядит более приземистым и агрессивным. Серьезный характер подчеркивают огромные 21-дюймовые диски. Изменена и начинка. На GTC установлено доработанное адаптивное шасси FlexRide, а четче распределять момент между передними колесами помогает самоблокирующийся дифференциал. Грозный 2-литровый бензиновый двигатель с непосредственным впрыском и турбонаддувом выдает 290 л.с. и работает в паре с шестиступенчатой механической коробкой.

БУДУЩЕЕ – ЗА КРАСИВЫМИ АВТО

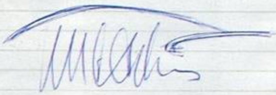
Марк АДАМС,
вице-президент «Джи-Эм Европа» по дизайну

У нас есть группа прогрессивного дизайна, которая, так сказать, заглядывает в будущее. Пять лет, десять... до трех десятилетий.

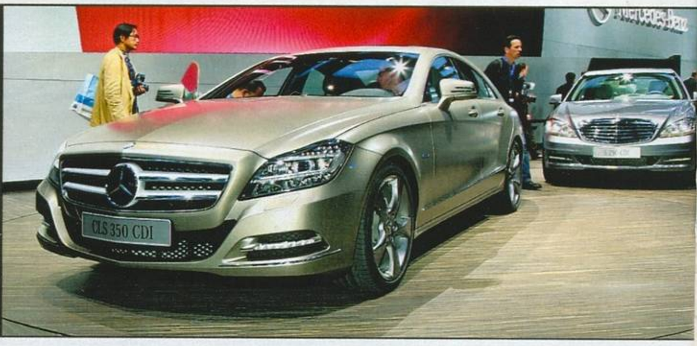
Прогресс в автомобильной индустрии идет все быстрее. Мы на пороге глобального переворота: двигатель внутреннего сгорания уступает электромотору. Задача – найти форму электроустановки, наиболее удобную для применения в машине. Например, с «Амперой» мы два года экспериментировали, шлифовали конструкцию – и только теперь выводим эту модель на рынок.

Электромотор развязывает дизайнеру руки: например, достаточно легко разместить двигатель сзади. Можно не просто совершенствовать имеющуюся форму, а создавать совершенно новую – прекрасный способ самовыражения для художника! Кстати, благодаря новым технологиям мы уже можем делать то, что еще пять лет назад было невозможно. Скульптурные формы кузова, смелая работа с металлом – вы видите это на наших новых моделях («Инсигния», «Астра»). Распашные двери, от которых отказались в 1950-е годы, теперь удалось сделать безопасными – и вот перед вами серийная «Мерива».

Автомобиль будущего? Это компактная снаружи, но просторная внутри и удобная машина. Это экономичность и экологичность, но не в ущерб другим качествам, которые ценит потребитель. Наконец, это совершенный дизайн. Будущее – за красивыми автомобилями.



В 2003 году «Мерседес-Бенц» основал новый автомобильный класс – четырехдверное купе. Модель CLS сразу завоевала популярность: за прошедшее время ее хозяевами стали более 170 тыс. человек. Второе поколение «лицом» напоминает двухместный SLS AMG, но оборудование позаимствовано у представительного Е-класса. Благодаря полностью обновленной моторной гамме CLS на четверть экономичнее предшественника, при этом значения мощности и крутящего момента выросли. Продажи в Европе стартуют в январе. Первыми появятся шестицилиндровые дизельные версии (265 и 306 л.с.), спустя два месяца – экономичная 204-сильная модификация, а чуть позже – CLS 500 с бензиновой «восьмеркой» мощностью 408 л.с.



Этот опытный «Ламборгини» заставил вспомнить таблицу Менделеева. Ведь он называется «Сесто Элементо» – «Шестой Элемент», коим в периодической таблице Дмитрия Ивановича является углерод. Привязка к этом веществу неслучайна – многое у «Сесто Элементо» сделано из углеволокна, то есть карбона. Из него выполнены кузов, подвески, тормоза, карданный вал. Благодаря этому массу полноприводного суперкара с 5,2-литровым V10 мощностью 570 сил удалось снизить до невероятной цифры – тонна минус один килограмм. Для сравнения: обычный «Гайардо» даже в облегченном исполнении «Суперледжера» на 340 кг тяжелее. Поэтому у автомобиля феноменальная динамика – до 100 км/ч он разгоняется за 2,5 с. «Ламборгини» считает «Сесто Элементо» прообразом суперкара будущего, когда высокие динамические показатели будут достигаться не бесконечным наращиванием мощности, а ювелирной работой над снижением веса.

В Париж-2008 «Шевроле» привозил концепт, который уже тогда носил имя «Орландо» и выглядел как автомобиль, готовый к выходу в свет. Но лишь теперь, два года спустя, появился серийный образец с характерными для современных «крестоносцев» дизайнерскими чертами вроде выделяющихся фар и крупной, разделенной надвое радиаторной решетки. Семиместную модель, сделанную на платформе «Шевроле-Круз», правильнее называть компактвэном, хотя большие колесные арки и массивные колеса вносят в облик что-то от кроссовера. Любопытная деталь: чтобы улучшить обзор для задних пассажиров, каждый последующий ряд, как в театре, немного приподняли над предыдущим. А если необходимо перевезти объемный груз, сиденья можно быстро сложить вровень с полом. На выбор предлагают 141-сильную бензиновую или 2-литровую дизельную версию мощностью 163 л.с.

СМОТРИТЕ ШИРЕ

Майкл СИМКО, исполнительный директор по дизайну марки «Шевроле»

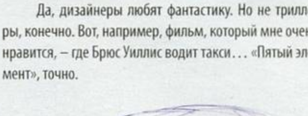
Четыре года назад мы приступили к созданию единого, стилистически цельного дизайна моделей «Шевроле», и сейчас они на нашем стенде.

Десять дизайн-студий «Дженерал моторс» работают по всему миру, и в каждой есть направление «Шевроле». Корейский акцент действительно присутствует в компакт-классе, ведь большинство этих машин производится в Корее. Нельзя сказать, что автомобили в целом мельчают. Люди-то растут! Наглядный пример – «Шевроле-Спарк». Машины расширяют внутреннее пространство ради удобства экипажа.

В будущем все автомобили ждет четкое разделение на две группы. Первая – городские машины, которые станут частью системы общественного транспорта и не обязательно будут иметь конкретных владельцев. Вторая – автомобили для дальних поездок, путешествий.

Технологии подчинены дизайну, и наоборот. Если раньше мы использовали (или планировали заимствовать) авиационные технологии, то теперь все чаще обращаемся к электронике, которая уже сегодня составляет основу автомобиля. И все больше ломаем голову, как просто, удобно и понятно связать носимые устройства (телефон, коммуникатор и т. д.) с машиной.

Да, дизайнеры любят фантастику. Но не триллеры, конечно. Вот, например, фильм, который мне очень нравится, – где Брюс Уиллис водит такси… «Пятый элемент», точно.



Нынешнее поколение «Форда-Фокус» не останется без заряженной версии ST. В продаже эти хэтчбеки появятся в 2112 году, а пока знакомьтесь с концепцией. Место прежнего 2,5-литрового пятицилиндрового турбодвигателя под капотом занял наддувный агрегат, у которого минус один цилиндр и объем на пол-литра скромнее. При этом мощность составляет 250 л.с., что на 25 «лошадок» больше. Модель ST отличают от стандартных «фокусов» более жесткий кузов, спортивная подвеска с уменьшенным на 10 мм дорожным просветом, короткое передаточное число рулевого управления, мощные тормоза. Кстати, как и остальные «фокусы», ST является глобальной моделью, то есть предназначенной для всех рынков.

КИНЕТИЧЕСКАЯ СОБАКА

Мартин СМИТ,
директор по дизайну «Форд-Европа»

Почему это «Форд» не делает концепт-кары? Просто мы не увлекаемся фантастикой, а представляем реальное видение будущих моделей. Наши концепты имеют свою кинетику, свой оригинальный вид, но это не машины-утопии.

Да, я могу заглянуть в будущее... примерно на неделю! Если серьезно, сейчас мы доводим модели 2011–2012 годов, развертываем проекты 2015 года. И у нас есть дизайн-группа, работающая на дальнюю перспективу.

По-моему, рынку не слишком нужны оригинальные машины с гибридными и электрическими силовыми агрегатами. Вы знаете, «Форд» предлагает «Фокус» с электродвигателем, и для нас это опция, как дизель, скажем. Так что о специальном дизайне говорить не приходится.

Десять-двадцать лет – слишком большой срок, чтобы строить точные прогнозы. Однако, глядя на сегодняшнюю моду и течения в автомобильном мире, легко предсказать, что машины должны быть более эффективными, экономичными и, скорее всего, с электромотором. Главное – какой бы ни была начинка, автомобилю пристало выглядеть динамично!

Нет, я не смогу его изобразить: не делаю наброски машин для публикации. Хотите, нарисую свою собаку? Хвостом виляет? Ну конечно, это же... кинетик-дог.

Второе поколение «Бентли-Континенталь GT» построено на базе предыдущей версии, поэтому пропорции кузова остались неизменными, хотя все наружные панели совершенно иные. Тем не менее автомобиль похудел на целых 63 кг – за это надо сказать отдельное спасибо передним крыльям, капоту и крышке багажника, ныне выполненным из алюминия. Роскошный 6-литровый W12 остался по большому счету таким же, каким был, разве что мощность подняли с 560 до 575 сил. А вот новость поинтереснее: в ближайшее время для GT предложат еще один двигатель – 4-литровый V8, разработанный совместно с «Ауди». Прочие его данные пока под секретом. Шестиступенчатым автоматом, даже переключающимся вдвое быстрее предшественника, сейчас никого не удивишь. Поэтому вскоре на купе появится коробка на восемь ступеней.

Французская компания «Вентури» решила стать наследницей своего соотечественника Камиля Женатци, который в 1899 году первым на земле разогнался до 100 км/ч, управляя электромобилем с символическим названием «Всегда Недовольная». Спустя 111 лет «Всегда Недовольная II», построенная «Вентури», вышла на штурм новых скоростных достижений. Уже установлено два мировых рекорда для электромобилей – при использовании топливных элементов болид разогнался на Бонневилле до 487 км/ч, а на аккумуляторах его планка поднялась до 515 км/ч.

ВОПРОС ПРЕЗИДЕНТУ

«Вольво» перешла в собственность китайской группы «Джили». Ответьте читателям – неужели шведская марка станет китайской?

Стефан ДЖЕЙКОБИ,
президент «Вольво карз корпорейшн»

«Вольво» всегда останется «Вольво» – европейской маркой с соответствующим уровнем качества и фирменным скандинавским дизайном. Мы живем в глобальном мире – у Америки, Азии, Европы очень тесные экономические связи. Сегодня совершенно нормально, когда русские владеют, скажем, европейской компанией, европейцы – американской, а китайцы – шведской. Инвесторы меняются, но суть и ценности марки остаются. К тому же «Вольво» теперь укрепит позиции на азиатском рынке, в первую очередь на китайском, который сегодня номер один в мире.

Наша компания – мировой эксперт в области безопасности. Мы не собираемся уступать здесь первенство, и в ближайшее время новые разработки «Вольво» заставят говорить о себе.

«Вольво-V60» разрабатывали для Европы, где, по исследованиям маркетологов, будут продавать до 90% от 50 тысяч ежегодно выпускаемых универсалов. По заявлению шеф-дизайнера Питера Хорбери, пятидверная версия смотрится не менее динамичной, чем седан S60, и напоминает скорее купе, нежели универсал. Багажное отделение больше, чем у седана S60, но 430 л далеко не рекордный показатель в этом классе. Впрочем, грузовое пространство нетрудно увеличить почти втрое, сложив заднее сиденье целиком или по частям (40:20:40). В моторной гамме пять бензиновых двигателей мощностью от 150 до 304 л.с. и три дизеля, выдающих 115–205 л.с. Ассортимент обогащают полноприводные версии, а также модификации с 6-ступенчатым автоматом или роботизированной коробкой с двумя сцеплениями.

СКАНДИНАВСКИЕ ЦЕННОСТИ

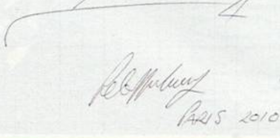
Питер ХОРБЕРИ, главный дизайнер «Вольво»

Наше видение будущего сейчас оптимистичнее, чем несколько лет назад. Правда, к прогнозам следует относиться осторожно: в середине прошлого столетия специалисты утверждали, что в 2000-м машины будут летать...

Вспомним, как менялся облик средств передвижения (г-н Хорбери берет карандаш. – *Ред.*). Повозку тащила лошадь. У богачей была целая упряжка. Так и автомобили: больше лошадиных сил – длиннее капот. Если говорить о сегменте люкс, так осталось и до сих пор. И все же во всех транспортных средствах человек вышел на первый план – в буквальном смысле, то есть... пересел ближе к переду. Сравните паровоз и современный локомотив, аэроплан и реактивный самолет, автомобиль начала и конца прошлого века.

Сейчас мы активно работаем над машиной 2012 года. Какой именно? Посмотрите на наш модельный ряд и догадайтесь, какую модель представим в новом виде в ближайшее время.

Что я вижу в хрустальном магическом шаре? В будущих «вольво» акцентируется скандинавское происхождение. Это забота об окружающей среде, о человеке. Это роскошь, выраженная через простоту. В качестве примера приведу нашу центральную консоль, повторяющую форму знаменитого шведского фанерного стула. Наш принцип – не декор, а чистые и простые линии, которые подчеркивают красоту объекта.



Наряду с обновленным i10 и заряженной версией i20, фирма «Хёндай» представила микровэн ix20. Автомобиль сделан на одной платформе с «КИА-Венга» и очень похож на родственника и обводами кузова, и габаритными размерами, и набором силовых агрегатов. В их числе два бензиновых мотора – 1,4 и 1,6 л, а также два дизеля такого же объема. Кстати, и выпускать ix20 будут на одном конвейере с «Венгой» – на заводе в чешском Носовице. В Европе продажи начнутся в конце года, а цены стартуют с 14,5 тыс. евро.

ПОД ЗНАКОМ «ЭЙЧ»

Томас БЁРКЛ, руководитель европейского дизайн-центра «Хёндай»

Быть на острие прогресса – главная задача компании. По дорогам Кореи давно ездят гибридные «элантры» и «сонаты», есть электрический i10. В ближайшие пять лет построят мощную инфраструктуру для электромобилей, и дело пойдет, мы готовы к такому повороту.

Однако розетки с электричеством по всему миру еще долго не расставят, а у ДВС резервов немало. Ведь двигателисты пока используют лишь 30% энергии топлива. У «Хёндай» множество конкретных идей по увеличению КПД в разы! Поэтому в Париже мы показали не только машины, но и двигатели – существующие и перспективные.

В будущем машина станет еще более подчеркивать индивидуальность, и увеличением списка опций одной модели уже не отделаешься. Поэтому мы расширяем модельный ряд, и премьера ix20 – продукт удачной стратегии. А в ближайшие два года покажем еще дюжину новинок!

Заглянуть на 30 лет вперед? Машины станут многофункциональными, как современный коммуникатор, позволяющий человеку оперативно решать многоплановые задачи и быть всегда он-лайн. А если случится прорыв в фундаментальной науке, откроют, скажем, дешевый способ перемещения со скоростью света, то автомобили приобретут футуристические черты – те, что макетируют наши молодые дарования. Каким будет авто будущего, не нарисую, но неизмéнным сохранится символ «Хёндай».

Одной из наиболее ярких премьер парижского салона стал новый БМВ 6-й серии, представленный пока как близкий к серии концепт. На фоне предшественника новинка выглядит более легкой и спортивной – тяжеловесная корма осталась в прошлом, а лицом «шестерка» похожа на пятую серию. У автомобиля полностью светодиодные адаптивные фары, которые, по заявлениям производителя, эффективнее любой другой светотехники. В салоне царят функциональность, элегантность и эксклюзивность. Как и в любом БМВ, тем более в спортивном купе, кокпит ориентирован на водителя. В его распоряжении высококачественная аудиосистема Bang & Olufsen, 10,2-дюймовый монитор, система проецирования информации на ветровое стекло. Дополнительный объем салону придает прозрачная крыша. Серийную модель обещают показать в начале следующего года. Тогда появятся и недостающие технические подробности.

Перешедший из «Мазды» дизайнер Лоренс ван ден Акер представил публике свою первую работу на посту главного дизайнера «Рено» – спортивный двухместный концепт «Дезир». В названии скрыто слово «желание». Правда, по-французски оно пишется *desir*, а подмена буквы означает, что перед нами автомобиль из разряда Zero Emission. В хвосте расположен 110-киловаттный электромотор, разгоняющий спорткар до сотни всего за 5 с. Благодаря кевларовому кузову масса автомобиля составляет лишь 830 кг. Оригинальная дизайнерская находка – двери типа «крыло чайки», открывающиеся в разных направлениях.

«Тойота» возвращается в сегмент микровэнов, построенных на платформе европейского B-класса. Спустя пять лет после снятия с производства «Яриса Версо» свет увидела модификация «Версо S». Один из главных козырей новинки – компактность: длина не превышает 4 м. При этом салон отнюдь не тесный. И так вполне сносное по размерам багажное отделение (430 л) при сложенных спинках заднего сиденья увеличивается до 1388 л. Выбор двигателей сводится к 1,33-литровому 99-сильному бензиновому двигателю и дизелю объемом 1,4 л и мощностью 90 л.с. На «Версо S» установлена новая мультимедийная система с цветным 6,1-дюймовым экраном и функцией touch screen.

В новой линейке ярких автомобилей марки «Ситроен» пополнение – на домашнем салоне засветилась модель DS4. Она базируется на платформе нового C4 и позиционируется как четырехдверное купе. Формами и подтянутой внешностью DS4 действительно напоминает купе, хотя функциональностью и размерами салона не уступает многим хэтчбекам. Ощущение дополнительного пространства создает панорамное ветровое стекло, заходящее на крышу. В аудиосистему заложен эффект объемного звука. Можно задать индивидуальные настройки, например выбрать тип предупредительного сигнала бортового компьютера, режим работы климат-системы или цвет подсветки приборов. В продаже первые DS4 появятся во втором квартале следующего года.

ТЕМА НОМЕРА – ПРОГРЕСС

КРУПНЫМ ПЛАНОМ

3 **ПОЛНЫЙ ВПЕРЕД!**

4 **ПРЕДЗНАМЕНОВАНИЕ**
Парижский автосалон: обзор

32, 140, 256 **НОВОСТИ**

АВТОМОБИЛИ

38 **КОМПЛЕКС ПОЛНОЦЕННОСТИ**
Тест «КИА-Пиканто», «Пежо-107», «Шевроле-Спарк»

52 **ОСВЕЖИТЕЛЬ ВОЗДУХА**
«Пежо-Ион»

56 **ДОЛГАЯ ДОРОГА В ДЮНАХ**
«СанЙонг-Нью Актион»

60 **ИДЕАЛЬНЫЙ ШТОРМ**
«Ауди-А7 Спортбек»

64 **ОБМАНЩИК**
«Сузуки-Свифт»

70 **ОКАНТОВКА**
Рестайлинг «Хёндай-i30»

72 **НЕ КРУГЛЫЙ ОТЛИЧНИК**
«Кадиллак-SRX»

78 **КОДЕКС БУСИДО**
«Сузуки-Кизаши» и «Субару-Легаси»

90 **ЗНАКОМО ТОЛЬКО ИМЯ**
«КИА-Спортидж»

94 **ИХ ВЕЛИЧЕСТВО**
Модернизация «Мерседес-Бенца CL»

100 **МОДНИК СРЕДНЕГО ЗВЕНА**
Обновленный «Форд-Мондео»

104 **ВРЕМЯ ВЗРОСЛЕТЬ**
Рестайлинг «Мазды CX-7»

108 **ЧЕТЫРЕ СТУПЕНИ К СОВЕРШЕНСТВУ**
Тест «Лады-2105», «Дэу-Нексия», «Ниссана-Алмера Классик» и «Фольксвагена-Поло Седан»

КУРЬЕР

128 **ВЫ НАМ ПИСАЛИ**

130 **ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ**

АВТОРЫНОК

134 **КОНКУРС КРАСОТЫ**
Автомобили ценой 700–780 тыс. руб.

144 **НАУКА И ЖИЗНЬ**
Самые современные опции

146 **КВАДРАТИШ. ПРАКТИШ. ГУТ.**
«Фольксваген-Транспортер Т3» 1988 года

150 **СРЕДСТВА ПРОИЗВОДСТВА**
Сервисная книжка фургонов

КОМПОНЕНТЫ

152 **ВЕЛИКИЙ МАСЛЯНЫЙ ПУТЬ**
Ресурсная экспертиза масел

56 ДОЛГАЯ ДОРОГА В ДЮНАХ
«СанЙонг-Нью Актион»

72 НЕ КРУГЛЫЙ ОТЛИЧНИК
«Кадиллак-SRX»

78 КОДЕКС БУСИДО
«Сузуки-Кизаши» и «Субару-Легаси»

ТЕМА НОМЕРА – ПРОГРЕСС

158 ИСКРОМЕТНЫЕ ИЗДЕЛИЯ
Маркировка свечей

160 ПО ХРУСТЯЩЕМУ МОРОЗЦУ
Тест 18-дюймовых зимних шин

164 ЦАП-ЦАРАП
Средства для устранения царапин

166 ПОДКАТЫ И ОТКАТЫ
Домкраты для сервиса

168 КОКТЕЙЛЬ СО ЛЬДОМ
Шина «Йокогама АйсГард 35»

170 НОВЫЕ ТОВАРЫ

ТЕХНИКА

176 ДЕСЯТЬ ВЕЩЕЙ, КОТОРЫЕ ИЗМЕНИЛИ МИР

182 ОПОРА НА СОБСТВЕННЫЕ СИЛЫ
Концепт «Мазда-Шинари»

186 ВОЗРОЖДЕНИЕ ПЯТИСОТОЙ
Премьера «Пежо-508»

188 БРАЗИЛЬСКИЕ ДИКОВИНЫ
Конкурс электромобилей

190 ПРИСЯДЕМ НА ДОРОЖКУ
Конструкции сидений

192 РЕБЯТА С ТАЛАНТАМИ
Дополнительные функции навигаторов

196 НОВИНКИ, ИССЛЕДОВАНИЯ, ИЗОБРЕТЕНИЯ

РЕМОНТ И СЕРВИС

200 РЕБЯТАМ О ЗВЕРЯТАХ
Тест-ремонт «Пежо-308»

206 ПО ПЕРВОМУ СНЕГУ
Ответы специалиста о зимних шинах

208 ПРИОРОВЕДЕНИЕ
Форум владельцев «Лады-Приора»

210 ВОТ НОВЫЙ ПОВОРОТ
Конкурс знатоков-технарей

212 СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

214 БЕЗ БОЛТА В ГОЛОВЕ
Резьбовые соединения

216 ТЯЖЕЛАЯ АТЛЕТИКА
«Фольксваген-Туарег» в деталях

БЕЗОПАСНОСТЬ

222 ПРЯМАЯ ЛИНИЯ С ДОБДД

225 ШПИОНЫ НА ВСТРЕЧКЕ
Комментируем изменения в КоАП

228 ЖИЗНЕУТВЕРЖДАЮЩИЙ ПРОГРЕСС
Технологии для снижения смертности

164 ЦАП-ЦАРАП
Средства для устранения царапин

166 ПОДКАТЫ И ОТКАТЫ
Домкраты для сервиса

182 ОПОРА НА СОБСТВЕННЫЕ СИЛЫ
Концепт «Мазда-Шинари»

200 РЕБЯТАМ О ЗВЕРЯТАХ
Тест-ремонт «Пежо-308»

АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

60 «Ауди-А7 Спортбек»
252 «Богдан-2310»*
108 «Дэу-Нексия»
72 «Кадиллак-SRX»
38 «КИА-Пиканто»
90 «КИА-Спортидж»
282 «Клио Рено Спорт»
208 «Лада-Приора»
108 «Лада-2105»
104 «Мазда СХ-7»
254 «Мерседес-Бенц Аксор»*
94 «Мерседес-Бенц CL»
108 «Ниссан-Алмера Классик»
52 «Пежо-Ион»
38 «Пежо-107»
200 «Пежо-308»
186 «Пежо-508»
56 «СанЙонг-Нью Актион»
296 «Ситроен-DS23»
78 «Субару-Легаси»
78 «Сузуки-Кизаши»
64 «Сузуки-Свифт»
248 «Фольксваген-Кэдди»*
108 «Фольксваген-Поло Седан»
146 «Фольксваген-Транспортер Т3»*
216 «Фольксваген-Туарег»
100 «Форд-Мондео»
70 «Хёндай-i30»
38 «Шевроле-Спарк»

*Грузовик.

ТЕМА НОМЕРА – ПРОГРЕСС

ЭКОНОМИКА

230 **СКОВАННЫЕ ОДНОЙ ТРАССОЙ**
Пробег ЗР по дороге Чита – Хабаровск

ГРУЗОВИКИ

244 **В ТРУДЕ И В БОЮ**
Новинки ММАС-2010

248 **В НАРОДНОМ СТИЛЕ**
«Фольксваген-Кэдди»

252 **РАБОТЯЩЕЕ НАСЕКОМОЕ**
Фургон «Богдан-2310»

254 **РОЖДЕННЫЙ СТРОИТЬ**
«Мерседес-Бенц Аксор»

260 **РЕКЛАМНЫЙ БЛОК**
Предложения профессионалов рынка автокомпонентов и оборудования для автосервиса

СПОРТ

264 **БОЛЬШАЯ ПРОВЕРКА**
Ралли-рейд «Шелковый путь»

268 **СТАТИСТИКА ЗНАЕТ ВСЕ?**
Чемпионат WTCC

272 **ШОУ ДЛЯ ТЕРПЕЛИВЫХ**
Кольцевые гонки в Москве

274 **ЖЕЛАЕМ ВИДЕТЬ!**
Представление участников «Гонки звезд «За рулем»

276 **УЖЕ НЕ ДВИГАТЕЛЬ ПРОГРЕССА**
Спорт и технологии

278 **ПАДДОК**
Новости спорта

280 **УТРОМ ДЕНЬГИ, ВЕЧЕРОМ РАЛЛИ**
Школы спортивного вождения

ТЮНИНГ

282 **ПОСЛЕДНИЙ ИЗ МОГИКАН**
«Клио Рено Спорт»

286 **НА ГРЕБНЕ МОДЫ**

БЕЗ ГРАНИЦ

288 **НЕ КАПАТЬ НА МОЗГИ!**
Добавляем воду в бензобак

292 **ВРЕМЕНЩИКИ И СТАРОЖИЛЫ**
Путешествие по Москве

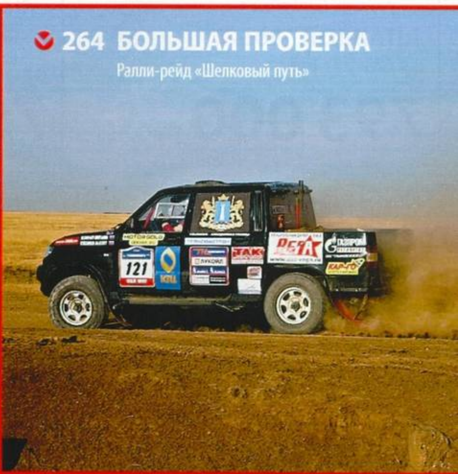
296 **ЭТО БЫЛО ЗАВТРА**
«Ситроен-DS» 1972 года

ГРАН-ПРИ «ЗА РУЛЕМ»

306 **НАБЛЮДЕНИЯ ЗА «СОЛЯРИСОМ»**
Призы читателям-участникам жюри

308 **КАТАЛОГ МОДЕЛЕЙ-ПРЕТЕНДЕНТОВ**

248 **В НАРОДНОМ СТИЛЕ**
«Фольксваген-Кэдди»



264 **БОЛЬШАЯ ПРОВЕРКА**
Ралли-рейд «Шелковый путь»

280 **УТРОМ ДЕНЬГИ, ВЕЧЕРОМ РАЛЛИ**
Школы спортивного вождения

288 **НЕ КАПАТЬ НА МОЗГИ!**
Добавляем воду в бензобак

«Каптива» идет на рекорд

Модернизированный «Шевроле-Каптива» обзавелся новой 258-сильной бензиновой «шестеркой» с непосредственным впрыском и регулировкой фаз, а также двумя версиями 2,2-литрового турбодизеля – 163 или 184 л.с. Первый из упомянутых моторов делает автомобиль самым мощным в своем классе. Ради улучшения комфорта и динамики существенно переработана ходовая часть. Что касается облика, изменилась в основном передняя часть кузова. А в салоне появились новые, более дорогие отделочные материалы.

Ездить, как в Европе

В ноябре вступают в силу изменения в ПДД. Накануне этого важного события мы попросили ответить на ряд вопросов Главного государственного автоинспектора РФ генерал-полковника Виктора Кирьянова, который принимал участие в автопробеге ЗР по трассе «Амур» (подробный рассказ на с. 230).

Генерал В. Кирьянов: «Я за то, чтобы такой жилет был в каждом автомобиле! Так и напишите!».

– Виктор Николаевич, нынешние изменения – из числа принципиальных. В связи с чем они внесены, какого эффекта вы ожидаете?

– За последнее время в стране очень сильно выросли численность автопарка, интенсивность движения. Это первое. Второе – многие водители выезжают на своих автомобилях за рубеж. Поэтому мы постарались, чтобы наши правила и стандарты максимально соответствовали европейским. Например, делаем круговое движение «главным», как в Европе. Есть и другие изменения. А эффект… Проанализируем ситуацию через полгода – думаю, он будет положительным.

– Но первое время водители, наверное, будут путаться, пытаясь проехать круг по старым правилам…

– Надеюсь, что водители быстро привыкнут. Организуем «информационную атаку» в СМИ, чтобы донести изменения до каждого. ГИБДД рекомендовала руководителям автопредприятий провести беседы с работниками. Со своей стороны, я подпишу рекомендации инспекторам, чтобы первое время не наказывали водителя, если он не совершил грубое нарушение и не создал аварийную ситуацию. В таких случаях достаточно сделать предупреждение, провести беседу, объяснить суть изменений.

– Теперь в правилах появился пункт, который разрешает обгон тихоходного транспорта, скорость которого ниже 30 км/ч. Но как определять скорость – на глазок? И как доказать инспектору, что трактор ехал медленно? Ведь он будет доказывать обратное…

– Водитель должен так рассчитать свой маневр, чтобы не нарушить ПДД. А инспектор вооружен современной техникой – мы все шире используем автомобили, оборудованные системой видеофиксации. В таком случае спорить не о чем.

– Каких еще изменений «европейского» направления стоит ждать в ближайшие годы?

– Мы работаем над тем, чтобы сократить число ненужных документов. Например, собираемся отказаться от доверенности, если водитель вписан в полис ОСАГО. И хотим вообще отменить ПТС. Он не нужен, ведь этот документ ввели в практику, когда еще не было электронных баз данных. Сейчас такая база есть – по ней всегда можно восстановить всю историю автомобиля. В остальном достаточно свидетельства о регистрации.

Взял – отдал

MeRegioMobil – электромобиль на базе «Опеля-Мерива». Его аккумуляторы можно заряжать от любых сетей, как однофазных, так и трехфазных. Но главная изюминка проекта – реверсивность зарядного модуля: автомобиль способен не только питаться электричеством, но и отдавать его в сеть. Чтобы зарядить батарею от трехфазной сети, понадобится всего час, при подключении в обычную розетку 220 В – 3,5 часа.

Юбилейное издание

Родстер «Феррари-SA Аперта» будет выпущен всего в 80 экземплярах: модель посвящена 80-летию «Пининфарины». Основана она на купе «599 GTB Фьорано». Двигатель V12 для открытой версии массой 1705 кг «разогнали» до 670 л.с. Общая высота новинки не превышает 1300 мм. Это позволило добиться великолепной аэродинамики и, следовательно, динамики разгона. Максимальная скорость достигает 325 км/ч, а разгон до первой сотни занимает 3,6 с. Цена автомобиля, по информации из неофициальных источников, превышает 400 тысяч евро.

Автоматизация

Обновленная «Мазда-2» стала выглядеть еще спортивнее, а новые материалы отделки создают впечатление более дорогого – как на вид, так и на ощупь – интерьера. Измененные настройки подвески обеспечивают лучший комфорт. Переработанный дизель, мощность которого выросла до 95 л.с., одновременно стал экономичнее: расход топлива не превышает 4,2 л/100 км. Но самое главное – в списке опций наконец появилась автоматическая коробка передач.

«За рулем» к 200-летию «Пежо»

Состоялся традиционный совместный пробег издательского дома «За рулем» и представительства «Пежо Россия». В год юбилея французской марки журналисты отправились на кроссоверах «Пежо-3008» и первенцах калужского производства «Пежо-308» на историческую родину компании – в городок Сошо, расположенный на западе Франции. О том, как вели себя машины в пути, о визите на завод и испытательный полигон читайте в журналах «За рулем», «Купи авто», газете «За рулем – Регион» и на сайте Зарулем.РФ.

КОРОТКО

Журналист британской газеты «Санди Таймс» Гэвин Конвэй установил мировой рекорд пробега без дозаправки: 2463,91 км! Помогли ему в этом серийный «Фольксваген-Пассат Блюмоушн 1,6 TDI» и свободные от заторов французские платные магистрали. Расход топлива в пересчете на 100 км составил 3,14 л!

HPSC II – аналог надувных занавесок безопасности, но данная система полностью интегрирована в спинку сиденья, а не в потолок, что делает ее особенно привлекательной для использования в кабриолетах. Пиротехнический газогенератор новинки, предложенной фирмой TRW, имеет диаметр всего 20 мм, что не мешает ему мгновенно справляться с надуванием.

Покрыв ветровое стекло нанокристаллическими частицами оксидов цинка и индия, ученые института IST получили прозрачный, электропроводный и теплоизолирующий дополнительный слой. Кроме того, он оказался чрезвычайно устойчивым к механическим и температурным воздействиям.

Не спать!

Переутомление и внезапный сон – причины многих ДТП с тяжелыми последствиями. Современные технологии позволяют распознать утомленное состояние водителя. До сих пор использовали видеокамеры, следившие за движениями глаз и век. «Бош» предложил новое решение: степень усталости вычисляется по отклонениям баранки. Датчик угла поворота руля уже встроен в систему ESP, так что остается лишь обработать сигнал от него по специальному алгоритму, учитывая дополнительные параметры: время суток, расположение автомобиля на полосе, изменение скорости.

«Спидстер» возвращается

«Порше» добавил в семейство 911 двухместный «Спидстер». Это название впервые появилось в 1953 году на модели 356, и в память о первенце новинку выпустят всего в 356 экземплярах. Специально для «Спидстера» разработали эмаль глубокого синего оттенка, но по желанию кузов окрасят и в белый цвет. Оппозитная «шестерка» развивает 408 л.с., что на 23 силы больше, чем у обычной «Карреры». Цена вопроса – 202 тысячи евро в Германии или почти 11 миллионов рублей в России.

На подиуме не запылился

Концепт-кар «Пежо-ЕХ1» не поехал в залы парижского мотор-шоу, а предпочел установить целых шесть мировых рекордов по динамике разгона среди электромобилей массой менее тонны. Например, один километр с места он промчал за 28,16 с. ЕХ1 – полноприводный, его два мотора развивают суммарную мощность 340 л.с. Двухместный родстер, чьи двери открываются навстречу движению, требует от седоков немалой гибкости, иначе им не забраться на спортивные сиденья. В конце года болид отправится в Китай, где продолжит рекордную серию.

Желтый регион, белое поле

На российских дорогах появились автомобили с необычными регистрационными знаками, где регион выделен желтым цветом да и буквенно-цифровое обозначение иное. Не пугайтесь, это не очередная кампания по замене номе-

ров, а новый вид «транзитов». Они изготовлены из ламинированной бумаги, защищены от подделки и крепятся на стандартные точки, а главное – отлично считываются камерами систем видеофиксации нарушений. Именно эта особенность послужила причиной введения знаков нового образца – прежние, размещенные за стеклом, компьютер не распознавал.

КОРОТКО

568 000 автомобилей продаст АВТОВАЗ до конца года и еще около 80 000 машинокомплектов отправит на другие сборочные заводы. Предприятие вышло на операционную прибыль, и с октября зарплата сотрудников увеличена на 10%.

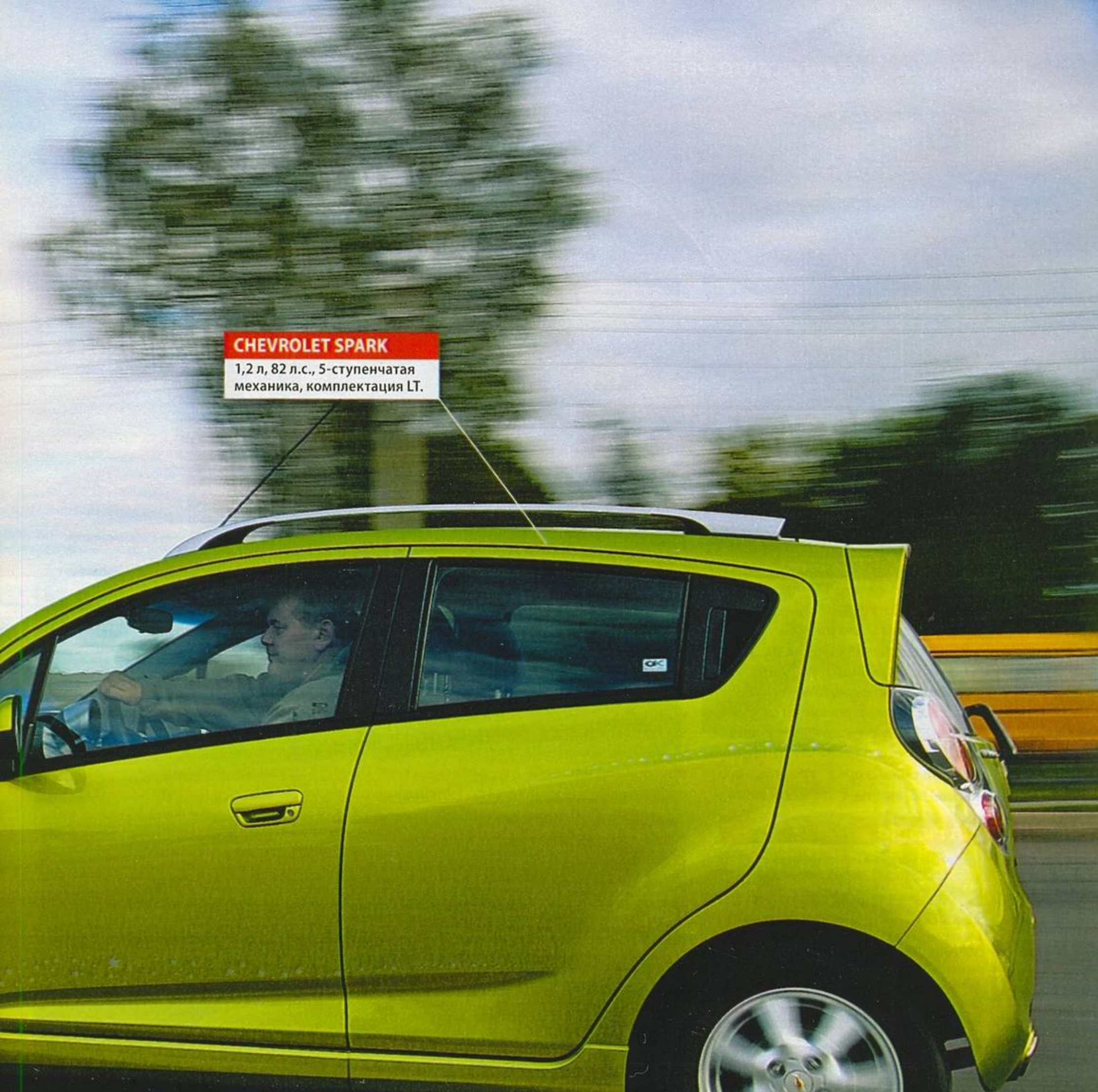
400 миль по разным дорогам нужно преодолеть в ходе марафона MPG (mpg, «миль на галлоне», – мера исчисления расхода топлива по британскому стандарту), истратив при этом как можно меньше топлива. Мечта участников – преодолеть планку 100 миль на одном галлоне (соответствует 2,82 л/100 км). В этом году к ней вплотную подобрались «Смарт-CDI» с результатом 94,66 mpg (2,98 л/100 км) и «Фольксваген-Поло Блюмоушн» – 89,22 mpg (3,17 л/100 км).

1 октября сменился генеральный директор «Рено» в России, он же член совета директоров АВТОВАЗа и руководитель подразделения компании в регионе «Евразия». Кристиан Эстев ушел на пенсию, а его место занял Бруно Анселен (на фото). Он работает в «Рено» с 1982 года, а теперь одновременно является директором по промышленной стратегии альянса «Рено-Ниссан».

Комплекс полноценности

Яркая внешность делает маленькие машины заметными, маневренность позволяет творить чудеса. С компактными автомобилями знакомился Сергей Воскресенский, фото Александра Кульнева.

Ох уж эти стереотипы и привычки! Сначала, стесняясь и стараясь не глядеть на окружающих, подкрадываюсь к яркому автомобильчику: «Как же на этом люди ездят?!». Иронизирую над собой и коллегами, уныло рассматривая тоненькие колесики. Затем, уже с оптимизмом, уговариваю себя, что под капотами малышей с их литровыми (ну или чуть больше) моторчиками, в общем-то, достаточно «лошадей», надо только ими правильно воспользоваться. Но несколько мгновений спустя напрочь забываю про комплексы и предубеждения. Повизгивая от восторга, наблюдаю в зеркало заднего вида, как очередной



громила-соперник остается далеко позади, увязнув в ловушках городских потоков.

Нет, в этом что-то есть! Багажное отделение со школьный пенал. Интерьер вызывает приступ внезапного эгоизма: никто здесь больше мне не нужен. Мощность чуть больше полусотни сил, но они дают такое ощущение безрассудной городской свободы, что ты мигом забываешь о классовой неполноценности.

Итак, «КИА-Пиканто» (1,1 л, 65 л.с.) – единственный с автоматом, сверхкомпактный и очень оригинальный «Пежо-107» (1,0 л, 68 л.с.) и, конечно же, главный герой теста новейший «Шевроле-Спарк» (1,2 л, 82 л.с.).

ХОЧЕТСЯ ПРАЗДНИКА

То ли годы берут свое, то ли конкуренты попались очень заметные, но на их фоне «КИА-Пиканто» выглядит уж слишком уравновешенно и совершенно не удивляет. Большие фары, чернеющий упрямо сжатым ртом овал радиаторной решетки – он словно стесняется своей внешности. Не пижон, скорее, трудяга, чьи достоинства не видны с первого взгляда. Из явных плюсов сразу выделил разве что неожиданно большой в этом классе дорожный просвет в 165 мм.

Он и интерьером не стремится произвести впечатление. Однотонные пластики и обивки обволакивают скучной чернотой. Ничего запоминающегося. Самое яркое пятно – светлые «реснички» приборных шкал. Кресло водителя очень просторное, особенно по сравнению с размерами машины, но нормально усесться все равно не получается. Мал продольный диапазон регулировки, тесно правой ноге, в первую очередь из-за неудачной конструкции нижней части консоли. Словом, сидишь поджатый и преисполненный комплексом неполноценности.

Стерпится – слюбится… Это изречение – девиз «Пиканто». Он доволь-

KIA Picanto

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Компактный 5-дверный хэтчбек дебютировал в сентябре 2003 года, в 2007-м и 2009-м машину обновляли.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 1,0 и 1,1 л (62 и 65 л.с.).
КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механика, 4-ступенчатый автомат.
КОМПЛЕКТАЦИИ:
Classic, Comfort, Luxe.
ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
339 900–459 900 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

(+) Большой дорожный просвет; неплохо оснащен, хорошая плавность хода.

(–) Тесен сзади, неудобен спереди; посредственные управляемость и акустический комфорт, невыразительный разгон; отсутствие задних подголовников и ABS в средней комплектации.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **7,4** полная оценка по категориям в конце статьи

В нем не много смелости и ярких красок, и это не компенсируется даже разнообразием версий. Однако «Пиканто» очень неплох для тех, кому необходима просто небольшая, но трудолюбивая лошадка.

Такой маленькой машинке, как «КИА-Пиканто», однотонность и аскетизм интерьера явно не к лицу.

Приборы КИА читаются легко, выглядят симпатично, но ужасно скучно.

В 107-м поражает неожиданный простор спереди и жизнерадостность, заложенная в каждой детали интерьера.

Спидометр «Пежо» хорош, а тахометром пользоваться не очень удобно, особенно в темное время суток.

Комбинация приборов в мотоциклетном духе – немного игрушечное, но запоминающееся дизайнерское решение.

Мир симпатичных, но слегка угловатых форм, мягких кресел и добротного, высококачественного оформления – это «Шевроле-Спарк».

На правах рекламы

NEW

СВЕЧИ ЗАЖИГАНИЯ
HOLA
Всегда на ходу!

Зазор между электродами свечей зажигания HOLA оптимален для образования качественной мощной искры и эффективного воспламенения смеси;

Керамический изолятор с четырьмя канавками препятствует шунтированию тока;

Электроды из иридия и платины обеспечивают длительный срок работы свечей зажигания HOLA;

Уверенный запуск двигателя при отрицательных температурах.

Спрашивайте свечи зажигания HOLA в магазинах вашего города

Реклама. Товар сертифицирован.

Подробная информация по тел. +7 (495) 74-161-74

www.hola-auto.ru

но резко стартует, вселяя уверенность в недюжинные способности двигателя. И пусть шумы и вибрации гуляют по салону практически с оборотов холостого хода, зато мотор и автомат понимают друг друга с полунамека. Вот только уже к 70–80 км/ч запал заметно слабеет и машинка превращается в вялое существо, не стремящееся поднимать стрелку спидометра выше разрешительных отметок. С этих позиций «Пиканто» истинный городской житель. Разогнать его быстрее 100–120 км/ч – дело долгое.

В нашем «Пиканто» нет ABS (предлагается только в самой дорогой комплектации). Тормозная педаль достаточно информативна, но избежать ошибок в аварийных ситуациях довольно сложно. Оставляет желать лучшего и управляемость. Крены, запаздывания, рыскания на высокой скорости далеко не всегда позволяют тонко контролировать автомобиль. Правда, в качестве бонуса плотные, упругие, но хорошо справляющиеся с неровностями отечественных дорог подвески. Малыш совершенно не боится ям и колдобин, в этом смысле вселяя в водителя почти взрослую уверенность.

ЗАВОДИЛА

Следующий наш знакомый – как игривый французский бульдожка: круглень-

Peugeot 107

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Модель с 3- и 5-дверным кузовами впервые представлена на Женевском автосалоне в 2005-м, в 2008 году автомобиль обновили.

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, 1,0 л (68 л.с.).
КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механическая или роботизированная 2-Tronic.
КОМПЛЕКТАЦИИ:
Urban, Trendy.
ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
378 000–426 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

(+) Оригинален, удобен для водителя, хорошо оснащен, напорист и сбалансирован по большинству ездовых возможностей.

(–) Неудобен для сидящих сзади, маленький багажник, посредственные дорожный просвет и плавность хода, вибронагружен.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА 7,7 — полная оценка по категориям в конце статьи

Его не назовешь слишком практичным и рациональным. Зато радости от общения – с избытком.

Система отопления и вентиляции «Пиканто» в целом со своими обязанностями справляется, пользоваться стандартными крутилками удобно.

На заднем сиденье КИА тесно, да и отсутствие подголовников озадачивает. Сэкономили?

Боковыми рычажками климата «Пежо», несмотря на их необычность, управляешь легко и непринужденно. Жаль, ночью подсветка – на троечку.

В «Пежо» на подголовники можно было не тратиться, все равно здесь поместятся только дети.

От экранчика в «Спарке» ждешь большего, но он выводит только этот сверхминимум информации.

«Спарк» – пример трепетного отношения к сидящим сзади. Двое взрослых смотрятся здесь на удивление достойно.

кий, яркий, заметный. Ну полная противоположность предыдущему! Создатели «Пежо-107» уж точно не экономили на оформлении. С этой машиной хочется дружить и общаться, невзирая на предубеждения.

Главное – не пытаться это сделать «с разбега». Широко шагнув к двери багажника или лючку бензобака, ненароком можно и проскочить, ведь автомобиль заканчивается, так толком и не начавшись.

Сначала кажется, что он какой-то совсем несерьезный. Один тахометр, инопланетным отростком пристроившийся на теле громадного спидометра, чего стоит! Но потом понимаешь – все абсолютно настоящее: игривый, но четко выдержанный стиль, простор, цепкие объятия удобных и хорошо спрофилированных кресел, абсолютно взрослые диапазоны их перемещения. Также упомянем легко и охотно перещелкивающий передачи рычаг коробки, отлично

На правах рекламы

100 - летний Опыт Поставок на Конвейер.
Запчасти, Оборудование, Диагностика и Обучение.

Delphi, ведущий поставщик запчастей на конвейер, применяет те же высочайшие стандарты для вторичного рынка. Мы поставляем высококачественные запчасти, оборудование и обучение для того, чтобы помочь нашим клиентам соответствовать ежедневным требованиям при выполнении ремонтных работ – от простых до самых сложных. Вы смело можете положиться на Delphi в области тормозных систем, деталей подвески, амортизаторов, автомобильной электроники, систем кондиционирования воздуха, топливных дизельных систем, средств диагностики и сервисного обслуживания. Delphi – формула успеха.

DELPHI
Innovation for the Real World

www.delphi.com/am

подогнанные руль, педали, переключатели. Откровенно несерьезны лишь места для задних пассажиров – вот уж где точно намучаешься.

Едва пространство наполняется неравномерной пульсацией трех цилиндров, в голову опять лезут мысли о неполноценности. Шумно, да и вибраций, даже по сравнению с КИА, многовато. Но поражает легкость, с которой моторчик вспыхивает при малейшем прикосновении к акселератору. Рык, доносящийся из недр выпускной системы, тоже совсем не детский. «Пежо» не обманывает надежд. Небольшая заминка на старте – следствие недобора оборотов, жизнь мотора начинается после 2000 об/мин. И какая! Сглаживаются вибрации, автомобиль становится легким и напористым. Он не боится разгонов «в пол» (знай переключай передачи), интенсивных маневров и даже провоцирует к активности, причем как в городе, так и на шоссе.

Но – жестковат. На фоне «Пиканто» 107-й излишне упруго повторяет профиль дорожного полотна. «Кореец» явно комфортнее. «Француз» тоже не лыком шит, но он уязвимее на серьезных колдобинах. Да и дорожный просвет у него скромный. Зато когда шоссе становится ровнее, шасси «Пежо» на редкость удачно справляется с большинством неровностей, делая автомобиль одновременно цепким и достаточно комфортным.

Chevrolet Spark

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Автомобиль с 5-дверным кузовом впервые показали в декабре 2009-го, годом позже начинают продавать в России.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 1,0 и 1,2 л (68 и 82 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механика, 4-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
LS, LT.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
не определена.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

(+) Необычен, вместителен, добротен и отменно оснащен, удобен в ездовом плане; отличные тормоза.

(–) Склонность к вертикальной раскачке кузова, шум на высокой скорости.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,1** полная оценка по категориям в конце статьи

Игривость форм успешно сочетается с продуманностью и практичностью конструкции. Автомобилю не хватает в основном ездовой активности.

Ящик под сиденьем пассажира – очень полезное дополнение в «Пиканто».

Багажник КИА неожиданно оказался самым скромным – он вмещает всего 108 л.

Кто бы мог подумать, что в «пенале» 107-го окажется настоящая, полноценная запаска!

В 107-м багажное отделение напоминает узкую щель, но объем его – «целых» 136 л.

В «Шевроле» нет даже докатки! Однако обещают, что в машинах для России запаска все же появится.

«Спарк» отличается наиболее удобным подходом к размещению груза.

Естественно, благодаря столь собранным подвескам «Пежо» надежнее и понятнее в управляемости. Прививает по-взрослому правильное, взвешенное отношение к рулежке. Эта черта характера 107-го очень понравилась.

В ПОИСКЕ ВЗАИМНОСТИ

Кто бы мог подумать, что «Шевроле-Спарк» станет в этом тесте эталоном практичности? Он выразителен: резкие, угловатые линии сразу привлекают внимание. Есть в них нечто такое, что заставляет по-новому взглянуть на пропорции компактного автомобиля. Отдаю должное высококачественным материалам интерьера, отменному оснащению самой богатой версии (есть даже климат-контроль), просторному заднему сиденью, где полноценно усаживаются двое взрослых.

При этом «Шевроле» заигрывает с водителем, предлагая молодежно-веселенькую комбинацию приборов, в которой тахометр мы тут же нарекли «эхолотом». Справедливости ради отмечу, что в необычных, даже немного вычурных приборах не все удобно. Да

На правах рекламы

ВЛЮБЛЯЙТЕСЬ ЗАНОВО!

ЕСТЕСТВЕННОЕ ВОССТАНОВЛЕНИЕ МУЖСКОЙ СИЛЫ В ЛЮБОМ ВОЗРАСТЕ

Регулярный прием «Импазы» помогает восстановить полноценную, здоровую эрекцию и сексуальные возможности

ИМПАЗА УВЕРЕННОСТЬ В СВОИХ СИЛАХ!

Возможно совмещение с кардиопрепаратами на основе нитратов

Информация по телефонам: (495) 681 09 30, 681 93 00

www.impaza.ru

ПРОКОНСУЛЬТИРУЙТЕСЬ СО СПЕЦИАЛИСТОМ, УТОЧНИТЕ ВОЗМОЖНЫЕ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ

СМОТРЕТЬ ИЛИ ВИДЕТЬ?

Казалось бы, зачем маленьким машинам большие зеркала? Оказалось, компактность и отличная обзорность – отнюдь не синонимы.

У «КИА-Пиканто» массивная стойка кузова заслоняет большую часть автомобиля, выезжающего на перекресток. Кроме того, ниспадающая крыша сильно ограничивает обзорность сзади.

В «Пежо-107» с точки зрения обзорности чувствуешь себя гораздо увереннее. Из тестовой троицы он лучший. Да и через заднее стекло вид отличный.

«Шевроле-Спарк» лишь немногим лучше «Пиканто». Немудрено, что в этом автомобиле приходится изрядно крутить головой. Толстая стойка – дань пассивной безопасности.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	KIA PICANTO	PEUGEOT 107	CHEVROLET SPARK
Размеры, мм: длина/ширина/высота	3535/1595/1480	3430/1655/1470	3640/1597/1522
база	2370	2340	2375
колея спереди/сзади	1400/1385	1415/1405	1410/1417
Объем багажника, л	157/870	130/751	170/568
Радиус поворота, м	4,6	4,7	5,0
Масса снаряжен./полная, кг	923/1350	790/1180	864/1360
Время разгона 0–100 км/ч, с	17,5	13,7	12,1
Максим. скорость, км/ч	145	157	164
Топливо/запас топлива, л	A95/35	A95/40	A95/35
Расход топлива, л/100 км: загородный/городской/смешанный цикл	4,9/7,3/5,8	3,9/5,5/4,5	4,2/6,6/5,1
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	P4/12	P3/12	P4/16
Рабочий объем, см^3	1086	998	1206
Степень сжатия	10,1	10,5	9,8
Мощность, кВт/л.с.	48/65 при 5500 об/мин	50/68 при 6000 об/мин	60/82 при 6200 об/мин
Крутящий момент, Н·м	99 при 2800 об/мин	93 при 3600 об/мин	111 при 4600 об/мин
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	A4	M5	M5
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/з.х.	2,92/1,55/1,00/0,71/–/2,40	3,55/1,91/1,31/1,03/0,85/3,21	3,54/1,86/1,24/0,97/0,78/3,39
Главная передача	4,59	3,55	3,91
Ходовая часть			
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	типа «Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	типа «Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/барабанные	дисковые вентилируемые/барабанные	дисковые вентилируемые/барабанные
Размер шин	155/70R13	155/65R14	155/70R14

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики	KIA PICANTO	PEUGEOT 107	CHEVROLET SPARK
Снаряженная масса, кг	934	863	994
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	585 (63)/349 (37)	524 (61)/339 (39)	620 (62)/374 (38)
Дорожный просвет, мм	165	125	140

Динамические качества

Разгон, с

Эластичность	KIA PICANTO	PEUGEOT 107	CHEVROLET SPARK
Время разгона, с: 60–100 км/ч (IV)	11,5*	16,4	16,6
80–120 км/ч (V)	17,2*	28,7	29,9
Выбег, м:			
120–50 км/ч	1136	1271	1176
50–0 км/ч	514	666	560
Торможение со 100 км/ч:			
тормозной путь, м	46,0	44,4	40,2
замедление, м/с^2	8,4	8,7	9,6

**Селектор передач в положении D.*

и водительское сиденье не эталон: в его мягких объятиях тонешь. Но в целом интерьер добротен.

Как и у «Пежо», мотор «Спарка» любит обороты, приберегая темперамент к 2500–3000 об/мин. Но в остальном он совсем другой. Мощность – с преимуществом почти в пару десятков лошадей. Вместо трехцилиндрового обрубка полноценная «четверка». Все это делает машину не только тише, но и удобнее, эффективнее. «Спарк» заметно легче трогается, не требует частого обращения к коробке передач. Вот только этот двигатель не заводит, как французский, и крутится немного с ленцой, на высоких оборотах навевая скуку. Он, конечно, правильнее, но от машины явно ждешь большего, получаешь же вместо ярких впечатлений обычный прагматизм, замешанный на борьбе за экологию.

А ходовая часть… Колесные ниши, особенно на высокой скорости, голосистые. Подвески не отличаются комфортностью. С грубоватым поведением на мелких неровностях сживаешься быстро, но то, что «Спарк» становится не в меру прыгучим на пологих волнах, откровенно утомляет. «Пежо» здесь липнет к дороге, «Пиканто», как взрослый, неровностей почти не замечает. Ну а в «Шевроле» на тех же участках чувствую себя несущимся вскачь ковбоем.

Правда, на надежности управления галоп не сказывается. В этой дисциплине «Спарк» в полной мере соответствует ожиданиям. Резкий и быстрый, иногда он даже пугает готовностью, с которой реагирует на команды. Особенно это заметно вне города, где автомобильчику, правда, немного не хватает четкости усилия на рулевом колесе.

ДАРИТЬ РАДОСТЬ

Дорогие игрушки для города? Или транспорт для начинающих, тех, кого пугают габариты «настоящих» автомо-

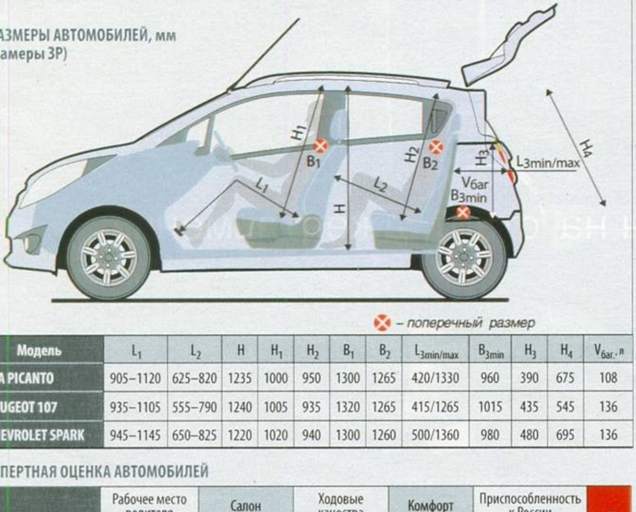
СРЕДНЕЕ ЗНАЧЕНИЕ УРОВНЯ ШУМА В САЛОНЕ, дБА (замеры ЗР)

Модель	Скорость, км/ч (передача)			
	80 (IV)	100 (IV/V)	120 (V)	Разгон 0–100 км/ч (макс. значение)
KIA PICANTO	70,6*	72,0*	73,5*	82,3*
PEUGEOT 107	70,6	71,4	73,4	77,6
CHEVROLET SPARK	67,7	69,9	73,2	78,4

**Селектор передач в положении D.*

Автомобили на тест предоставлены компанией «Вист-Моторс» (КИА) и российскими представительствами «Пежо» и «Дженерал моторс».

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм (замеры ЗР)



– поперечный размер

Модель	L_1	L_2	H	H_1	H_2	B_1	B_2	$L_{3min/max}$	B_{3min}	H_3	H_4	$V_{баг.}$, л
KIA PICANTO	905–1120	625–820	1235	1000	950	1300	1265	420/1330	960	390	675	108
PEUGEOT 107	935–1105	555–790	1240	1005	935	1320	1265	415/1265	1015	435	545	136
CHEVROLET SPARK	945–1145	650–825	1220	1020	940	1300	1260	500/1360	980	480	695	136

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
KIA PICANTO	7	8	7	7	7	8	7	7	7	6	8	8	9	8	7	7,4
PEUGEOT 107	8	9	8	8	6	7	8	8	8	7	7	8	7	8	8	7,7
CHEVROLET SPARK	8	9	7	9	9	8	8	9	8	7	7	9	8	8	7	8,1

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

билей? Признаем: многое в этих машинках гораздо серьезнее, чем подразумевают наши стереотипы.

«КИА-Пиканто» – пример некой прагматичной универсальности, свойственной обычно куда более внушительным машинам. «Пежо-107» – наоборот, сама раскованность и свобода, помноженные на незаурядный характер. Практичность и в то же время яркая оригинальность – это «Шевроле-Спарк».

Вряд ли данные машины смогут всерьез претендовать на роль единственного автомобиля в семье. Тем не менее эмоции и хорошее настроение гарантированы в любом случае. **ЗР**

Сергей Воскресенский: «Мне больше всех понравился «Пежо» – пожалуй, самый яркий автомобиль этой марки за последнее время. Ну а больше всего вопросов, несмотря на победу, оставил новичок «Шевроле-Спарк». Ведь производить его для нас собираются в Узбекистане и двигатель получит настройки по Евро IV, а не Евро V, как сейчас. Значит, и ездить «Спарк» будет несколько по-другому».

Освежитель воздуха

Борьба за экологию решительно поставила перед автопроизводителями вопрос о переводе автомобилей на альтернативные источники энергии. В образ владельца первого в Европе серийного электромобиля попытался вжиться Владимир Соловьев. Фото автора и «Пежо».

Не люблю я запах бензина. Наверное, поэтому отхожу в сторону, когда машина заправляется на АЗС, никогда не заезжаю в гараж задним ходом и не оставляю двигатель работать на холостых оборотах на стоянке. По этой же причине еще до поездки на электрическом «Пежо» я записал себя в число потенциальных владельцев одного из электромобилей, появись таковые в России.

«Ион» – продукт кооперации компаний «Пежо-Ситроен» и «Мицубиси». Последняя еще в прошлом году начала продажи аналогичной машины в Японии под названием i-MiEV. Теперь для электромобиля открывается европейская перспектива.

Размерами салона «Ион» схож с «Пежо-107», поэтому, а также учитывая небольшой запас хода на одной зарядке аккумулятора, даем ему постоянную городскую прописку. Согласитесь, в дальней дороге останавливаться каждые 100 км на полчаса для зарядки не всякий захочет, да и самих электрозаправок на трассах нет пока даже в Европе.

Стандартные регулировки водительского сиденья позволяют комфортно устроиться человеку практически любой комплекции. Руль же неподвижен. Органы управления такие же, как в классическом автомобиле с автоматической коробкой, вплоть до ключа зажигания. Даже положений у него тоже три. При команде на пуск в полной тишине оживает приборная панель. Теперь достаточно переставить рычаг трансмиссии в «драйв» – и можно ехать.

Электрический «львенок» очень резво разгоняется до 70 км/ч, затем немного скисает, но все-таки заявленные 13 с до сотни – вполне на уровне современных требований. На улицах европейских городов, где скорость лимитирована 50 км/ч, «Ион» как рыба в воде.

▲ При длине менее 3,5 м «Ион» паркуется на любом городском пятачке.

▼ Передняя панель из жесткого пластика в угоду снижению веса не отягощена излишествами.

Peugeot iOn

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	3474
ширина	1475
высота	1608
база	2550
колея спереди	1310
сзади	1270
Радиус поворота, м	4,5
Объем багажника (VDA), л	168
Снаряженная масса, кг	1120
Полная масса, кг	1450
Время разгона 0–100 км/ч, с	13
Максимальная скорость, км/ч	130
Энергоемкость батарей, кВтч	16
Запас хода, км	150

ДВИГАТЕЛЬ: электрический, расположен сзади поперечно; 47 кВт/64 л.с. при 3500–8000 об/мин; 180 Н·м при 0–2000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: заднеприводная.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – типа «Мак-Ферсон»/типа «Де Дион» с тягой Панара; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/барабанные; шины – 145/65R15 или 155/55/R15.

Хуже ему приходится на автомагистралях. Паспортная максимальная скорость 130 км/ч соответствует установленным во Франции ограничениям, но если на обычном автомобиле всегда есть возможность превысить этот рубеж, скажем, для быстрого завершения обгона, то «Ион» такой возможности лишен. Он, как ослик, упирается на этой отметке. Поэтому после второй неудачной попытки обгона на третью я уже не пошел.

Тем не менее очное знакомство с серийной машиной на электротяге показало жизнеспособность предложенной концепции.

Правда, стоимость «Иона» во Франции составляет 35 000 евро. Очень дорого! Государство, однако, обещает покупателю экологически чистого транспорта 5000 евро компенсации. Все равно недешево. Зато затраты на 100 км пробега «Иона» не превышают 1,5 евро, что сопоставимо со сто-

Электрический «львенок» довольно резв и развивает максимальную скорость 130 км/ч.

В центре внимания эконометр и спидометр, слева указатель заряда батарей, справа индикатор запаса хода.

Штатный навигатор съемный. Он обучен искать «розетки» при истощении запаса электричества.

Заправочных разъема два: на левом борту для быстрой зарядки от станции постоянного тока 380 В, на правом – от обычной сети 220 В.

Селектор передач – как на привычных авто. Хотя можно было бы обойтись тумблером «вперед-назад».

Клод КОККА, разработчик компактных автомобилей «Пежо»:

– При внешнем сходстве японской и французской машин у них много технических различий. Назову главные. У «Мицубиси» рычаг переключения, помимо знакомых всем положений *P-R-N-D*, дополнен позициями *E*, то есть экономный режим, и *B* (Brake) – автоматическое торможение двигателем. Но мы посчитали, что рядовой водитель вряд ли станет тормозить двигателем, переводя для этого рычаг, – скорее он просто нажмет на педаль. И поэтому объединили эту систему с обычными тормозами: отпустил газ – автомобиль сам начинает притормаживать.

Второе отличие – в максимальном использовании энергии батарей. У нас, вы знаете, был опыт с электромобилями на базе «Пежо-106». И на «Ионе» нам удалось заметно понизить порог разрядки без ущерба для самих аккумуляторов. То есть та же батарея, что у «Мицубиси», на «Пежо» отдает больше тока. Это подарило еще 10% запаса хода.

Наконец, третье – усовершенствованная аэродинамика. Мы добавили фартук перед передними колесами, козырек над задним стеклом, поработали с дисками и радиаторной решеткой. Все это привело к снижению коэффициента лобового сопротивления и выигрышу еще 4% по запасу хода. Для увеличения пробега «Иона» мы использовали даже такие мелочи, как стабилизация постоянной скорости. Например, вы набрали некую скорость и разгоняться быстрее не хотите. Нога остается на педали, слегка двигаясь вверх-вниз, но скорость остается неизменной. Чтобы ускориться, придется приложить к педали чуть большее усилие. Таким образом, работая с мелочами, мы увеличили запас хода по сравнению с i-MiEV на 30%.

имостью 1 л бензина. Сразу прикидываю, что в России «заправка» дешевой ночной электроэнергией и вовсе обойдется меньше чем в 20 рублей.

Электромотор, уверяют создатели, практически вечен, он не требует даже периодической замены масла, а гарантия на батарею – 10 лет или 150 000 км пробега. В «Ионе» не так уж много деталей, подверженных износу, разве что шины и тормозные колодки. И то предполагаю, что колодки будут изнашиваться менее интенсивно благодаря активному использованию электродвигателя при замедлении.

Возьму на себя смелость сказать, что существующего запаса хода в 150 км «Иону» хватило бы на жизнь в условиях российского мегаполиса при поездках из дома на работу и обратно даже при полном отсутствии необходимой инфраструктуры. Единственное условие – чтобы в гараже или на стоянке была электророзетка, готовая за ночь (достаточно шести часов) полностью зарядить батарею. Ну а если появятся уличные заправки, на которых всего за 30 минут батареи заряжаются на 80%…

Конечно, «Ион» не сможет стать помощником в дальнем путешествии, но в городе будет незаменим, не только обеспечивая перевозки, но и сохраняя в чистоте воздушный бассейн. И хотя к нам «Пежо-Ион» пока приезжать не намерен, по секрету скажу: этой зимой должны начаться российские испытания его японского брата «Мицубиси». **ЗР**

Долгая дорога в дюнах

Спустя два года после показа прототипа компания «СанЙонг» наконец продемонстрировала серийную версию своего первого кроссовера. Юрий Тимкин оценил степень новизны модели. Фото автора.

Небольшой корейский автопроизводитель «СанЙонг» последние годы терпел немалые убытки и не раз переходил из рук в руки. То он был под крылом «Дэу», то его перекупали китайцы. Модельный ряд не отличался разнообразием классов и ограничивался в основном вседорожниками. В общем, банкротство становилось вполне реальным. Спасение принес недавний переход под контроль индийской компании «Махиндра и Махиндра», которая готова инвестировать в развитие «СанЙонга» большие деньги. Первой ласточкой возрождения стала конвертация концептуального кроссовера C200 в серийную машину под традиционным именем «Корандо». Впрочем, это название не для нас. В России для новинки зарезервировано другое имя – New Actyon. Из чего следует, что дебютант придет на смену не слишком популярному старому «Актиону». Но будет ли рыночная судьба автомобиля более удачной?

На этот вопрос есть основания ответить утвердительно: это куда более современный автомобиль. Рама, неразрезной задний мост и демультипликатор – вещи, не слишком актуальные для современного покупателя вседорожников,– отправлены в отставку. Новый «Актион» относится к категории «паркетников», и это первая модель такого плана в истории «СанЙонга». От предшественников она не взяла почти ничего: двигатель установлен поперек, подключаемыми сделаны задние колеса, а не передняя ось. Имеется и доступная моноприводная версия. Автомобиль стал меньше по габаритам, но просторнее внутри. Данный популистский ход имеет все шансы на успех, ведь не секрет, что обычные вседорожники все меньше интересуют покупателей.

На скоростных магистралях «Новый Актион» чувствует себя как рыба в воде.

НЕ СУДИТЕ СТРОГО

Беглый осмотр слегка озадачил: неравномерные зазоры кузова, выпавший из гнезда плафон подсветки заднего номера… Предвосхищая мой вопрос, представитель компании пояснил: экземпляр из установочной серии. К моменту, когда машину поставят на конвейер (а это произойдет как раз в ноябре), подобных казусов не будет. Хорошо, если так, ведь в остальном «СанЙонг» не разочаровал. В сравнении с предшественником дебютант выглядит гораздо современнее. Однако назвать его внешность впечатляющей все же не решусь: неплохо, но без особых откровений. Неудивительно, ведь облик модели сформирован еще два года назад и сегодня уже не кажется сногсшибательным.

Зато по части техники «Актион» отвечает новейшим стандартам. Особая гордость корейцев – 2-литровый дизель eXDi200 (дальнейшее развитие лицензионного мерседесовского мотора), с которого они сняли 175 л.с. Весьма достойный для такого объема показатель! Двигатель не досаждает ни вибрациями, ни шумами, но больше всего порадовало то, с каким азартом он заставляет кроссовер набирать скорость. Машина прилично едет уже с 1300 об/мин, а с двух тысяч – мчит! Лихой разгон продолжается вплоть до 4400 об/мин – на этой отметке срабатывает (весьма деликатно) электронный ограничитель. Ступень вверх, и ускорение продолжается с прежней эффективностью. Даже со 100 км/ч «Актион» охотно набирает ход.

Первое время модель будут предлагать только с этим мотором. В середине следующего года появится модификация с дефорсированным (до 150 л.с.) турбодизелем и версия со 149-сильным 2-литровым бензиновым двигателем. Со всеми вариантами будет доступна как 6-ступенчатая автоматическая, так и ручная коробка, тоже с шестью передачами. Сейчас я еду именно «на механике». Между прочим, точно такая же трансмиссия устанавливается на «Хёндай-ix35». Как говорят сотрудники «СанЙонга», именно на эту модель они ориентировались как на прямого конкурента, создавая свой кроссовер. Кстати, «Актион» едет плавнее и комфортнее, чем «Хёндай», но к активному маневрированию не располагает – мешают внушительные крены кузова и запаздывания на действия рулем. Так что стихия этого «СанЙонга» – ровные и прямые дороги, а не извилистые трассы. А как насчет off-road?

На правах рекламы

Святая простота! Именно эти слова приходят в голову, когда смотришь на панель приборов.

Яблоко в комплектацию автомобиля не входит.

По уровню оснащения «Актион» полностью соответствует современным представлениям о кроссовере.

Подрулевые переключатели закреплены ближе к вертикальной оси, что не очень удобно.

Багажный отсек европейской версии. В России уровень пола поднимут, поскольку вместо докатки у нас будет полноразмерная запаска.

НЕ НАДО ГРЯЗИ!

Сворачиваю с асфальтовой ленты на грунтовку. Весьма разбитую, надо сказать. Но многочисленные ухабы автомобиль переносит стоически – подвеска почти не передает удары в салон, да и на руле вибрации не чувствуются. Больше хода – меньше ям! Накануне прошел дождь, и дорога местами представляет собой склизкое месиво. На таких участках можно уловить, как при пробуксовке передних колес автоматически подключаются задние, помогая уверенно продолжать движение. Впереди глубокая мутная лужа – нажимаю кнопку *Lock* на передней панели: она позволяет задействовать постоянный полный привод (крутящий момент в этом случае распределяется между осями в соотношении 50:50). Пара секунд, и коварное препятствие осталось за кормой.

Но впереди новая преграда – предстоит вскарабкаться на высокий уступ. Тут главное – не торопиться. Моим союзником выступает отлично настроенное сцепление: срабатывает именно тогда, когда ожидаешь, – даже курсант автошколы при троганье с места вряд ли заглохнет. Хорошо, что в «Актионе» есть ассистент старта с горы, благодаря чему машина не откатывается назад. Впрочем, гусарить на бездорожье все же не стоит. Ведь у кроссовера, кроме полного привода, нет никаких дополнительных приспособлений для покорения бездорожья. И дорожный просвет скромный – всего 180 мм, а защита моторного отсека не металлическая, а пластиковая.

Большая часть маршрута осталась позади, а на интерьер я даже не обратил внимания – значит, по крайней мере с эргономической точки зрения он неплохо проработан. Нарекания вызывают разве что сдвинутый далеко назад подлокотник (чтобы им воспользоваться, надо сидеть вполоборота) и неудачная конфигурация кресел: подушки рассчитаны на сухощавых седоков, а спинки – на широкоплечих.

Ревизия заднего ряда показала, что по вместимости кроссовер «СанЙонг» как минимум не уступит конкурентам. Диван поделен в соотношении 40:60, его спинки регулируются по наклону; при необходимости си-

денья складываются, образуя площадку вровень с полом багажника. Места под поклажу хватает и в салоне. Помимо бардачка и кармашков в дверях, предусмотрены ящик над передней панелью, лоток в центральной консоли, немаленький бокс в подлокотнике. Плюс крючки и кармашки в спинках кресел. Почти минивэновская практичность.

Вообще, салон нового «Актиона» окружает экипаж уютом и комфортом, как никакой другой из линейки «СанЙонга». Во многом благодаря современному оборудованию, большая часть которого впервые установлена во вседорожник компании: аудиосистема с «блютусом» и USB-входом, активные подголовники, подогрев задних сидений. В ближайшем будущем предложат также штатный навигатор и камеру заднего вида. При этом обещают сделать цену новинки доступней, чем у ближайших конкурентов. Скромную стоимость должно обеспечить и российское происхождение модели – ее выпуск наладят уже в декабре на новом заводе «Соллерса» во Владивостоке. Если этот «СанЙонг» внедрится в нишу, которую до недавней смены поколений занимали недорогие «Хёндай-Туссан» и «КИА-Спортидж», то в его успехе у покупателей можно не сомневаться. **ЗР**

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	SsangYong New Actyon 2,0	
Общие данные		
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4441/1830/1675	
база	2650	
Объем багажника (VDA), л	486	
Снаряженная масса, кг	1591 (1611)	1672 (1692)
Полная масса, кг	2180 (2180)	2260 (2260)
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,8	
Макс. скорость, км/ч	179 (186)	
Топливо/запас топлива, л	ДТ/57	
Средний расход топлива, л/100 км	6,0 (7,3)	6,4 (7,5)
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация	P4	
Число клапанов	16	
Рабочий объем, см^3	1998	
Мощность, кВт/л.с.	129/175	
при об/мин	4000	
Крутящий момент, Н·м	360	
при об/мин	2000–3000	
Трансмиссия		
Тип	передне-приводная	полно-приводная
Коробка передач	М6 (А6)	
Ходовая часть		
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/многорычажная	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	
Размер шин	215/65R16, 225/60R17, 225/55R18	

Ходы подвесок невелики – колеса вывешиваются на раз-два.

«Новый Актион» придет к российским покупателям со стороны восхода: корейское происхождение, сборка во Владивостоке.

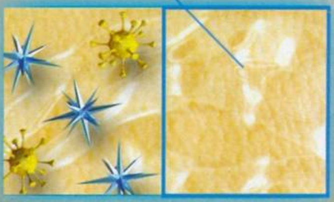
На правах рекламы

БРИТЬЕ БЕЗ РАЗДРАЖЕНИЯ ДАЖЕ ДЛЯ ЧУВСТВИТЕЛЬНОЙ КОЖИ

Реклама. Series – Сириз.

Гель для бритья Gillette Series

Гипоаллергенный



Специальная формула не содержит искусственных отдушек и красителей. Помогает защитить чувствительную кожу во время бритья от покраснения и раздражения.

Рекомендовано Российским обществом дерматологов*

*Общероссийская общественная организация «Российское общество дерматовенерологов».

Gillette
Лучше для мужчины нет

Идеальный шторм

«Семеркой» заполнена последняя брешь между А1 и А8 в модельном ряду «Ауди». Первые ездовые впечатления от «А7 Спортбек» привез с итальянских дорог Михаил Гзовский. Фото автора и «Ауди».

В КАЖДОЙ ШУТКЕ...

Только подумать – с тех пор, как наше издание запустило в апрельском номере утку о появлении «Ауди-А7», минуло почти десять лет! Не скрою, тех, кто поверил в явление новой машины, созерцая наши скромные эксперименты в «Фотошопе», нашлось немного. Да мы и сами не верили… И вот я стою у настоящего пятидверного купе А7. И бог с ним, что такого типа кузова еще недавно тоже никто не знал. Время побеждает стереотипы.

Конкуренты? Их немного. Собственно, первопроходец класса «многодверных» купе «Мерседес-Бенц CLS», стартовавший еще в 2004-м, да прошлогодний новичок БМВ-5 GT. Но штутгартская машина – стопроцентный седан, пусть и с покатой крышей; а «баварец» с виду натуральный хэтчбек, но тяготеющий к «паркетникам», поскольку обладает увеличенной высотой кузова. «Ауди» же создала свой рецепт: практичность хэтчбека смешали со стилистикой седана… прошу прощения, конечно же купе. Стекла дверей без рамок, длинный капот, крутой наклон задних стоек, прижатый к дороге кузов – типичные купейные признаки. Багажник объемом 535 л (его нетрудно увеличить до 1390 л, сложив спинки сидений), задний диван, на котором вольготно усаживаются двое взрослых, – явное наследие пятидверного хэтчбека.

В КИЛЬВАТЕРЕ ФЛАГМАНА

На фото «семерка» кажется компактнее, чем в жизни: длина машины под пять метров. Поэтому внутри простор и чувство защищенности, почти как в представительском А8. В водительском кресле проникаюсь философией перфекционизма: сиденье изобилует электроприводами, его эргономика безупречна. Но «Спортбек» все же не копия А8: изгибы передней панели менее строги, а вместо «яхтенного» селектора трансмиссии – рычаг привычной формы. Зато морская тематика продолжена в отделке. Гордость фирмы – полосатый дубовый шпон, которым так любят украшать дорогие судовые интерьеры.

Как видим, «семерка» не стеснялась, отбирая для себя самые лучшие черты А8, в том числе и технологии. Перед тем как двинуться в пробег по незнакомой местности, залезаю в подменю системы MMI, отвечающее за навигацию. И с удовлетворением отмечаю, что здесь тоже применен высокоскоростной модуль UMTS, выдающий информацию и картинку сервиса Google Earth. С ним маршрут про-

Материалы отделки в «Ауди» привычно высококлассны: натуральная кожа, как положено, мягка, а алюминий холоден.

Приборы с огромным вспомогательным дисплеем – как на А8.

К услугам задних пассажиров раздельная регулировка климата.

рисовывается по реальным фотографиям улиц, кое-где ехать можно даже без голосовых (в том числе на русском языке) подсказок. Есть в А7 и сенсорная панель, на которой вы можете рисовать буквы, слова или цифры пальцем – если так вам удобнее вводить название города или набирать телефонные номера. А еще для «семерки» за доплату предлагают проекционный дисплей на ветровом стекле: на него транслируется скорость, подсказки навигатора и другая важная информация. Естественно, предусмотрена точка доступа в Интернет – WLAN. Чтобы дать возможность проверить ее работу, всем желающим перед тест-драйвом даже раздали планшетники iPad. Жаль, лишь на время…

В движении «Спортбек» тоже приглашает к пиршеству высоких технологий. Любопытно поэкспериментировать с системой lane assist, помогающей удерживать машину в своем ряду. На пустых участках я (каюсь!) полностью отпускал руль, и автомобиль, скатившись к правой или левой разметке, словно отталкивался от нее и без моего участия возвращался в середину ряда. По-прежнему непривычен и ассистент парковки: от вас требуется лишь следить за скоростью, руль вращается сам. Причем, в отличие от конкурентов, А7 умеет парковаться не только параллельно бордюру, но и под углом.

ШТОРМОВОЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Трехлитровый бензиновый турбомотор великолепен. Его трех сотен «лошадей» хватает за глаза и при спортивном «отжиге» на горных дорогах, и при обгонах на автобанах. Но и наиболее

На правах рекламы

Audi A7 Sportback: демонстрируя окружающим свой высокий статус, вы, тем не менее, можете сесть за руль, не боясь быть принятым за персонального шофера.

Стекла без рамок призваны напоминать, что это купе, каждый раз, когда захлопываете дверь.

Даже пассажиры высокого роста не почувствуют себя стесненными – места для ног предостаточно.

доступная версия – с передним приводом и 204-сильным бензиновым мотором объемом 2,8 л – дарит немало позитива уверенным разгоном. Всего же моторов предлагают четыре: кроме упомянутых, есть два дизеля – мощностью 204 и 245 л.с. Трансмиссий тоже две: переднеприводные модификации идут с вариатором Multitronic, а полноприводные версии – с 7-ступенчатым автоматом S tronic. И все силовые агрегаты можно сочетать с системой управления динамикой Audi drive select. По умолчанию она варьирует настройки двигателя, коробки передач и электромеханического усилителя руля. При наличии соответствующих систем drive select управляет также адаптивной пневмоподвеской, трансмиссией quattro со спортивным дифференциалом, адаптивным освещением. Режимов предусмотрено четыре: comfort, auto, dynamic и individual. Нажатием кнопки вы меняете характер машины от флегматично-комфортного до напористого. Разнообразие – вот чем в конечном счете покоряет «Спортбек»!

В тот вечер на Сардинию обрушился шторм. Ветер терзал флаги у гостиницы, ливень норовил смыть лак с подсвеченного A7, красующегося на подиуме под звездами. «Господа, обратите внимание на крутую линию торнадо. Она пересекает бока A7 и придает динамичность даже неподвижному автомобилю», – в голове в унисон молниям вспыхивали слова руководителя отдела дизайна Audi AG Штефана Зилафа. Похоже, фирме удалось поймать в автомобильном море ту волну, о которой мечтает каждый сёрфер; удалось найти сплав спортивности и функциональности, смелости и элегантности. И обрушить на автомобильный рынок идеальный шторм. **ЗР**

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Audi A7 Sportback 2,8 FSI quattro	Audi A7 Sportback 3,0 TFSI quattro
Общие данные		
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4969/1911/1420	
база	2914	
колея спереди/сзади	1644/1635	
Объем багажника, л	535	
Снаряженная/полная масса, кг	1720/2270	1785/2335
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,3	5,6
Макс. скорость, км/ч	235	250
Топливо/запас топлива, л	A95/65	
Расход топлива, л/100 км: загород./город./смешанный цикл	6,5/10,7/8,0	6,6/10,8/8,2
Двигатель		
Расположение	спереди продольно	
Конфигурация/число клапанов	V6/24	
Рабочий объем, см³	2773	2995
Степень сжатия	12,0	10,3
Мощность, кВт/л.с.	150/204	220/300
при об/мин	5250–6500	5250–6500
Крутящий момент, Н·м	280	440
при об/мин	3000–5000	2900–4500
Трансмиссия		
Тип	полноприводная	
Коробка передач	A7	
Ходовая часть		
Подвеска: спереди и сзади	независимая многорычажная	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: передние и задние	дисковые вентилируемые	
Размер шин	235/55R17	

На скорости свыше 130 км/ч из крышки багажника выныривает спойлер. Он уберется автоматически, когда вы сброситесь до 80 км/ч.

Базовый автомобиль A7 оценивается в 2 379 000 рублей.

Обманщик

Прошлое поколение «Свифта» производили на семи заводах по всему миру и успешно продавали в сотне с лишним стран. Новичок внешне весьма похож на удачного предшественника, но это лишь первое впечатление, считает Сергей Воскресенский. Фото автора и «Сузуки».

Признаюсь, в свое время я так и не поездил на том, невзрачном «Сузуки-Свифт» из девяностых. Как, впрочем, и на ярком автомобильчике следующего поколения, неожиданно пришедшем на смену бесхитростной модели. Жаль! Потому что именно с его смелых форм началась эра выразительности, ныне старательно культивируемая в стане «Сузуки». Представляя новинку, буквально все – дизайнеры, стилисты, инженеры – в один голос твердят: «More Swift!», «Больше «Свифта»!».

За этим слоганом – абсолютно новый (невзирая на внешнюю схожесть) автомобиль с легким и одновременно прибавившим в размерах кузовом. Он разросся во всех направлениях: стал длиннее, шире, выше, изменилась и колесная база. Тем не менее со сменой поколений хэтчбек не растерял харизму предшественника. Интерьер похож на прежний, но стал практичней и красивей. Небольшой двигатель объемом 1,2 л с изменяемыми фазами газораспределения удивляет необычно высокой мощностью в 90 л.с. и хорошей экономичностью. А еще здесь серьезно переработанное шасси, более остро заточенное под потребности умелого водителя. Но это пока лишь слова, спешу проверить «Свифт» в деле.

КАЧЕСТВЕННАЯ ВЕЩЬ

Необычно оказаться в компактном салоне (в багажник едва влезла пара дорожных сумок) и вдруг почувствовать внушительный запас пространства над головой. Конечно, пассажир-сосед совсем рядом, но ты не замечаешь традиционной в этом классе ограниченности пространства, увлеченный другим открытием: оказывается, даже на заднем сиденье «Свифта» можно устроиться вполне комфортно. Два взрослых мужика усаживаются здесь сносно, лишь слегка касаясь коленями спинок передних сидений, отодвинутых почти до отказа. Вот вам и «малыш»!

Присмотревшись, отдаешь должное аккуратным строгим пластикам, обилию мест для мелких вещей, удобным и совсем не по-японски просторным сиденьям, отлично подогнанным органам управления. С водительской точки зрения к чему-либо придраться трудно. Комбинация приборов проста и функциональна, «хваткое» рулевое колесо регулируется в двух направлениях. Удивил даже рычаг 5-ступенчатой механики: четкости его работы позавидуют более

Сочетание строгих темных оттенков и серебристых вставок, по мнению создателей, придает «Свифту» изысканности. А вообще, в этом маленьком мирке есть все необходимое.

Комбинация приборов лаконична и предельно функциональна, однако это не лишает ее индивидуальности.

В этом блоке сосредоточено управление ESP и опциональной системой «старт-стоп», позволяющей заметно улучшить и без того хорошую топливную экономичность.

именитые представители автомобильного племени. Что же, соглашусь с создателями – ощущение качества «Свифт» действительно дарит сполна.

Мотор неплохо делает свою работу на низких и средних оборотах, к тому же он хорошо сбалансирован в плане шумов и вибраций. «Свифт» вообще не утомляет посторонними звуками, разве что наружные зеркала немного посвистывают после 120 км/ч. Но восторги быстро сходят на нет, стоит потребовать от «Сузуки» большего. Педаль газа давно в полу, а машина разгоняется еле-еле. На скоростных автобанах с трудом встраиваешься в несущуюся лавину транспорта. Не помогают ни четкий рычаг механики, ни выкручиваемые до звона передачи. Обремененный нормами Евро V двигатель просто «не едет».

От этого становится еще обиднее, когда проникаешься заводным характером шасси. На извилистых дорожках «Сузуки» демонстрирует неплохую

ПЯТЬ ЗВЕЗД И СЕМЬ ПОДУШЕК

В европейской программе крэш-тестов EuroNCAP «Свифт» заработал максимальную оценку – пять звезд. Конечно, в этом немалая заслуга прочного кузова с силовой структурой поглощения удара, построенной по принципу Suzuki Total Effective Control Technology. Но одним из главных достижений в области пассивной безопасности создатели все же называют семь эйрбегов (фронтальные подушки, боковые, шторки и коленные), которые предлагают на «Сузуки-Свифт» уже в базовой комплектации (это уникальный случай в малом классе).

На правах рекламы

MOTUL

100% защиты в боевых условиях

Не секрет, что большой автоспорт является лучшей проверкой качества и эксплуатационных характеристик смазочных материалов. Экстремальные условия гонок позволяют оценить, какое моторное масло лучше всех справляется с задачей по защите двигателя. Именно поэтому мы решили узнать, продукты какой марки предпочитают механики одной из ведущих российских «конюшен», и побеседовали с руководителем профессиональной гоночной команды B-TUNING Андреем Севастьяновым.

— Какие смазочные материалы вы используете в своих гоночных автомобилях?

— Профессиональный статус позволяет нам выбрать любые смазочные материалы, из имеющихся на рынке, независимо от цены. Разумеется, мы пробовали эксплуатировать продукты различных брендов, но в итоге остановились на маслах и смазках производства компании MOTUL, поскольку они дают 100% результат. Ведь стоимость участия в гонках, подготовки машин и оплаты персонала довольно высока, поэтому с выбором масла не должно быть ошибок. Нам нужна 100% гарантия, продукция компании Motul ее обеспечивает.

— В чем именно заключаются преимущества продуктов MOTUL?

— Гоночные машины работают на предельных, а иногда и запредельных нагрузках, а так же при экстремальных температурах. Для того, чтобы двигатель как можно дольше не вышел из строя в таких условиях, требуется надёжная защита в виде максимально стойкой масляной пленки. Неразрывную пленку, исходя из нашего опыта, смогло обеспечить только спортивное масло серии MOTUL 300V. Было немало примеров, когда нам удавалось финишировать без потери мощности даже на перегретом двигателе. Важно, что MOTUL отлично справляется и с «масляным голоданием», когда стойкая пленка даже при кратковременном отсутствии подачи масла предотвращает износ подшипников. То есть 300V обеспечивает надежную защиту двигателя на всех направлениях. Кроме того, нередко нам приходится стартовать на непрогретом моторе в сильный мороз, в этом случае от масла требуется высокая стабильность вязкостных характеристик при низких температурах. MOTUL 300V и здесь вне конкуренции.

— Судя по всему вы рекомендуете MOTUL и клиентам, обращающимся в ваш техцентр за тюнингом?

— Да, рекомендуем. Те «гражданские» машины, что поступают в наш техцентр, также эксплуатируются в непростых условиях. Львиную долю времени автомобили используются в обычном режиме для поездок на работу, дачу и т.п. Но время от времени в жилах их владельцев закипает кровь, и рядовой хэтчбек или купе превращаются в гоночный болид, участвующий, например, в дрифте или стрит-рейсинге. Автомобиль должен быть всегда готов к таким перегрузкам без какой-либо предварительной подготовки. То есть, в нашем контексте, и для повседневных нужд, и для соревнований должно быть использовано одно и тоже масло. MOTUL подходит для этого наилучшим образом. Причём, это не обязательно должны быть продукты спортивной линейки 300V. В ряде случаев достаточно масла серии MOTUL 8100. Оно отлично работает в двигателе, мощность которого форсирована на 50-60%.

www.motul.ru

плавность хода, обладая при этом удивительно цепкой ходовой частью и надежными тормозами. Для порядка посетую лишь на чуть искусственный «электрический» руль. Но в остальном взаимопонимание идеальное. В крутых поворотах «Свифт» – быстрая, четкая, послушная машина, с которой совсем не хочется расставаться.

КОГДА И СКОЛЬКО

Ах, как его желают продавать в России! Планы наполеоновские: 500 автомобилей в месяц и около 6000 в год. Есть даже предварительные наметки по продвижению спортивной трехдверной версии. Цены пока засекречены, поскольку начать продажи планируют в первом квартале 2011 года. Хотя нетрудно догадаться, что малыш вряд ли окажется дешевым.

В борьбе за место на парковках российских мегаполисов «Сузуки-Свифту» придется нелегко, невзирая на яркий характер, практичность и неплохой уровень комплектаций (в перечне опций, например, обязательно будет автомат). Самая большая проблема – в двигателе. Просто надо знать наш менталитет: отношение к единственному пока мотору 1,2 л у россиян, мягко говоря, скептическое. Соперники («Пежо-207», «Шкода-Фабия», «Рено-Клио» и прочие) в этом плане подготовлены лучше. Вывод: надо больше «свифтов», хороших и разных! **ЗР**

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Suzuki Swift 1,2 VVT	
Общие данные		
Размеры, мм: длина/ширина/высота	3850/1695/1510	
база	2430	
колея спереди/сзади	1480/1495	
Объем багажника, л	211	
Радиус поворота, м	5,2	
Снаряженная масса, кг	960–1020	990–1040
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,3	13,5
Макс. скорость, км/ч	165	160
Топливо/запас топлива, л	A95/42	
Расход топлива, л/100 км:		
загородный цикл	4,4	4,9
городской цикл	6,1	6,8
смешанный цикл	5	5,6
Двигатель		
Тип	бензиновый	
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация	P4	
Число клапанов	16	
Рабочий объем, см³	1242	
Степень сжатия	11,0	
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	69/94 6000	
Крутящий момент, Н·м при об/мин	118 4800	
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	M5	A4
Ходовая часть		
Подвеска: спереди и сзади	типа «Мак-Ферсон»/ упругая балка	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/барабанные или дисковые	
Размер шин	175/65R15; 185/55R16	

Ну как тут не похвалить удобство и рациональность компактного интерьера!

Багажное отделение – пожалуй, самая скромная составляющая внутреннего объема. Тем не менее докатка имеется.

Suzuki Swift – яркая внешность, качественный и удобный интерьер, незаурядные ездовые способности и экономичность. Не хватает лишь выразительного, с характером, мотора. Вот тогда все точно окажется на своих местах.

Окантовка

Вслед за «КИА-Сид» модернизации подвергся и его брат «Хёндай-i30». К нему присмотрелся Юрий Тимкин. Фото Константина Якубова.

Когда я сказал знакомому, что собираюсь взять на тест обновленный i30, в ответ услышал удивленное: «Как рестайлинг?! Этой модели от роду пара лет!». Но «тридцатка» лишь на нашем рынке два года, а мировая премьера состоялась уже три с половиной года назад. Стало быть, самое время для модернизации.

Мне уже доводилось ездить на i30, причем на самых первых образцах. Тогда автомобиль показался мне чрезмерно жестким и шумным. Теперь «Хёндай» производит более приятное впечатление. В салоне стало тише, а подвеска уже не громыхает на каждой кочке.

Самое серьезное изменение – новая программа управления двигателем. Благодаря ей мощность бензиновой 1,6-литровой «четверки» достигла 126 л.с. (прежде было 122 л.с.), а крутящий момент подрос до 157 Н·м (плюс 3 Н·м). Заодно мотор стал «чище»: сейчас он отвечает нормам Евро IV. Ради сокращения потребления топлива на версии с механикой теперь устанавливают индикатор с подсказкой, когда перейти на повышенную передачу. Также в список новшеств заявлена оптитронная панель приборов.

Еще одно изменение – более удобная рукоять рычага МКП. Кстати, у «Сида» точно такая же. Жаль только, что от этой модели «Хёндай» не перенял функцию трехкратного моргания поворотников и трехступенчатый подогрев сидений.

Внешность «тридцатки» причесали под одну гребенку с более свежими моделями. Изменения не принципиальны: новые бамперы, иной рисунок радиаторной решетки, более рельефные пороги. Вообще, этот рестайлинг – как сделанная в парикмахерской окантовка: вроде все то же самое, но прическа выглядит свежее. Ну а полноценная «стрижка» со сменой облика произойдет через пару лет. ЗР

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ — Hyundai i30

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	4245
ширина	1775
высота	1480
колесная база	2650
Снаряженная масса, кг	1193
Полная масса, кг	1720
Разгон 0–100 км/ч, с	11,1
Максимальная скорость, км/ч	192
Топливо	А92
Запас топлива, л	53
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	8,0
загородный цикл	5,2
смешанный цикл	6,2

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,6 л, 93 кВт/126 л.с. при 6000 об/мин, 157 Н·м при 4200 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная, М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – типа «Мак-Ферсон»/многорычажная; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 205/55R16.

За доплату i30 стали снабжать оптитронными приборами.

Просторный, комфортабельный, богато оснащенный – таков интерьер i30.

Не круглый отличник

Американский автомобиль, да еще и «Кадиллак», – в традициях европейской инженерной школы? Да! Правда, заокеанский ученик воспринял науки несколько однобоко, считает Сергей Канунников. Фото Георгия Садкова.

Истинные поклонники «кадиллаков» знают: этого имени достоин лишь богато отделанный, щедро сдобренный хромом автомобиль. Для полного соответствия фонари обязаны быть вертикальными. А еще машина должна плавно, не беспокоя седоков, плыть по ровным, как стол, хайвеям или фланировать по широким авеню.

Именно валкость, мягкость, порой напоминающая корабельную качку, вызывала у европейцев иронию. Нынешний «Кадиллак-SRX» способен их удивить.

ИМЕННОЙ УКАЗАТЕЛЬ

По сравнению с предшественником 2003 года кроссовер стал короче и ниже, уменьшилась база. Машина выросла лишь в ширину. Пришлось немного пожертвовать объемом багажника (по данным производителя, он уменьшился на 10 л) и простором на заднем диване. Впрочем, того и другого у SRX в достатке. Тесной машину никак не назвать, по крайней мере в сравнении с европейскими одноклассниками. В их изобилии «кэдди» не затеряется. Смело изломанный, граненый кузов можно принимать или не при-

Cadillac SRX

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА/ ВПЕЧАТЛЕНИЯ

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, V6, 3 л (265 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 6-ступенчатая автоматическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Base, Top.

ЦЕНА: 1 760 200–2 134 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: комплектация Top, опции, 2 278 000 руб.

+ Богатые отделка и оборудование, просторный салон, неплохой разгон, хорошие тормоза.

– Очень жесткая подвеска; замедленная, а порой суетливая коробка передач.

Cadillac SRX

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина/ширина/высота	4834/1910/1669
база	2807
колея спереди/сзади	1625/1620
Полная масса, кг	2488
Максимальная скорость, км/ч	200
Разгон 0–100 км/ч, с	8,5
Топливо	A95
Запас топлива, л	80
Расход топлива, л/100 км	10,2–13,8

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, V6, 24 клапана, 3 л, 198 кВт/265 л.с. при 5100 об/мин, 302 Н·м при 5100 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
полноприводная, A6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – типа «Мак-Ферсон»/многорычажная; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 235/55R20.

нимать, но трудно отрицать, что стилистика самобытна и достойна уважаемого в США (а в душе – многими и за их пределами) имени.

Если исходить из того, что владельцы подобных авто хотят комфорта и, как правило, не склонны к рискованным упражнениям на высоком и массивном автомобиле, то сиденья «Кадиллака» неплохи – не слишком фигуристые (подразумевающие строгость посадки), но и не бесформенные. Очень понравился подколенный подпор кресла водителя. Высокому человеку наверняка будет давить на голову низкий потолок. Для водителя среднего роста посадка приемлема. Ну а никудышный обзор назад расширяет большая картинка с камеры заднего вида и зоркие парктроники, сигнализирующие об опасности с большим запасом.

Салон американского кроссовера – неплохой компромисс между самобытностью дизайна и здравым подходом к эргономике. Расположено все удобно и вполне логично. Не понравилось, пожалуй, лишь отсутствие отдельных кнопок, сохраняющих в памяти любимые радиостанции. Может, посчитали устаревшим решением или места не нашли?

ПРЕДМЕТНЫЙ РАЗГОВОР

Помните школу? Иной ученик – отличник в точных науках, но абсолютно не воспринимает гуманитарные, другой же теряется в числах и формулах. Из «однобоких» порой получаются гении. У «Кадиллака-SRX» с подобными школьниками есть нечто общее. Все утюжу и утюжу знакомые дороги, чтобы еще раз подтвердить неожиданные ощущения…

Разгон не ошеломляет, но и не вызывает комплексов. А вот трансмиссия несколько разочаровала. Мало того, что при резком нажатии на газ мозг агрегата на несколько мгновений погружается в раздумья, – так еще и коробка в рваном городском ритме порой начинает хаотично переключать передачи, но никак не может решить, какую выбрать. В ручном режиме (он же спортивный) автомат, не переключаясь, позволяет ехать на очень высоких оборотах. Но сильно сомневаюсь, что владельцы, купившие автомобиль за два миллиона, будут использовать эту возможность.

Оценить работу заднего дифференциала повышенного трения с электронным управлением на сухом да и на чуть влажном асфальте в городе и пригородах сложно. В целом управляемость

Оригинальные зеленые фонарики загораются при включении указателя поворота.

Салону «Кадиллака» не откажешь в богатстве комплектации и нарядности убранства.

В самой богатой комплектации два монитора DVD-проигрывателя и соответствующие аксессуары.

Cadillac SRX: попытка сделать автомобиль в европейских традициях в целом удалась, только немного переусердствовали.

«Кадиллак» хоть и не завораживает простором сзади, но не теснее аналогов.

Багажник удобен по форме и вместителен – по данным производителя, сюда влезет до 1730 л (если сложить сиденья).

SRX не феноменальная, но вполне пристойная, скорее европейская, нежели американская. Но какой ценой!

Жесткая подвеска пересчитывает каждую выбоинку асфальта. Даже в центре столицы на неровностях иногда возникает вопрос: там вообще есть что-нибудь упругое? «Лежачие полицейские» проходить только шагом! Ворчит фотограф: тяжело снимать едущую машину – скачет даже в безобидном переулке. А если выехать за пределы Москвы или еще дальше – покинуть Московскую область? Зачем такая подвеска высокому полноприводному кроссоверу? Вот уж где следование европейской школе довели до абсолюта, если не сказать – до абсурда!

Возможно, машина без так называемого «пакета для активного вождения» поведет себя лучше. Я бы охотно пожертвовал роскошными хромированными дисками и 20-дюймовыми низкопрофильными шинами. Ведь в целом автомобиль неплохой: нарядный, достаточно вместительный, быстрый и, кстати, для своей цены очень хорошо укомплектованный. По этому показателю он отличник и мог бы потягаться с именитыми представителями класса – но прежде стоит подтянуться по другим дисциплинам. ЗР

ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ

Volvo XC90

1 727 000–2 796 000 руб.

Шведский вседорожник далеко не нов, зато давно заслужил хорошую репутацию – вместителен, комфортен, надежен. Авто предлагают с двигателями 185–315 л.с. Существует семиместная версия. ЗР, 2008, № 3.

Nissan Murano

1 675 000–1 850 000 руб.

Заметный, отчасти даже экстравагантный полноприводный универсал продают с 3,5-литровым 249-сильным мотором и вариатором. У машины отменная динамика и комфорт на хороших дорогах, но повадки в управляемости американские. ЗР, 2008, № 9.

SUZUKI KIZASHI
2,4 л, 178 л.с., вариатор CVT, комплектация SDLX (4WD), 1 255 000 руб.

Кодекс бусидо

БУКЭ СЕ ХАТТО

В Средние века определить, что для японского рыцаря хорошо, а что плохо, было несложно, стоило лишь заглянуть в первый сборник норм поведения в быту и на службе – «Уложение о самурайских родах» («Букэ се хатто»). Одно из самых известных качеств самураев – невозмутимость. Таков и «Кизаши». В салоне успокаивает все: строгая отделка, продуманное до тонкостей управление «музыкой» и климатом. Поначалу радует удобством сиденье с неплохой подушкой и хваткой спинкой. Но очень скоро обнаруживаю, что подголовник слишком часто и навязчиво соприкасается с моим затылком

SUBARU LEGACY
2,5 л, 167 л.с., вариатор CVT, комплектация 2,5 Sport, 1 453 200 руб.

Сотни лет японские самураи жили по кодексу бусидо. Применим эти правила к новейшему «Сузуки-Кизаши» и «Субару-Легаси». Ведь их объединяют не только японское происхождение, но и близкие по показателям моторы, вариатор, полный привод. Ценностями восточных воинов прониклись Денис Арутюнян и фотограф Александр Батыру.

да и запаса по высоте откровенно не хватает. Кресло хочется чуть приподнять, а некуда – из-за люка голова почти упирается в потолок. Не вдохновляет и обзорность: мешают толстые передние стойки, узковаты «амбразуры» стекол. Но основная претензия – к приборам. Может, кому-то они напомнят лепестки сакуры, но в повседневной жизни обилие белых рисок едва ли способствует концентрации внимания.

Представитель совсем другого клана – «Легаси». Отливающую сталью меча панель отличает строгая красота, но кнопочки на ней мелки – попробуйте-ка на ходу отрегулировать, скажем, температуру.

Не балует комфортом кресло: подушка коротковата, а чересчур развитые валики боковой поддержки заставляют долго ерзать в поисках удобной позы. Зато простора хватило бы и на европейского рыцаря в массивных доспехах – несмотря на люк над головой, высоты хватает, а справа можно усадить коллегу в полном боевом облачении без риска толкаться локтями. Обзорность в «Субару» тоже гораздо лучше. Ей немало способствуют и квадраты боковых зеркал размером с небольшой телевизор.

А как относятся автомобили к своим пассажирам? «Кизаши» – с некоторым высокомерием. Не скажу, что на заднем диване тесно, но низко нависающий потолок и близость спинок передних сидений не располагают к долгим вояжам. Другое дело «Субару»: высоты достаточно, а запас пространства для ног достоин самого престижного седана.

Suzuki Kizashi

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Автомобиль впервые показали на автосалоне в Токио в 2009 году, до российских покупателей машина добралась осенью 2010-го.

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, 2,4 л (178 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
6-ступенчатая механическая, вариатор CVT.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
STD, SDLX (2WD), SDLX (4WD).

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
995 000–1 255 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

(+) Современный дизайн и эргономика, неплохая динамика.

(–) Стесненный салон, жестковатая подвеска, шум.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **7,7** полная оценка по категориям в конце статьи

Автомобиль честно отрабатывает титул большого полноприводного седана. Не хватает небольшой порции острого перца.

«Сузуки» приятно удивляет деталями: удобны кнопки и кругляши, селектор вариатора обшит мягкой кожей.

Кнопка блокировки межосевой муфты спрятана слева от руля.

На правах рекламы

MEYLE Germany
MEYLE Products
Wulf Gaertner Autoparts AG
contact@meyle.com
www.meyle.ru

Ямы на дорогах? Нет проблем!

MEYLE бросает вызов коварным дорогам

Надежность нашей продукции подтверждена многолетним опытом в производстве запасных частей и совершенной системой контроля качества выпускаемых автокомпонентов.

- *Рулевое управление*
- *Система охлаждения*
- *Тормозная система*
- *Подвеска*
- *Электрооборудование и датчики*
- *Ременной привод*
- *Фильтры*
- *Детали трансмиссии*

Более подробную информацию о нашей продукции Вы найдёте на сайте www.meyle.ru

MEYLE HD QUALITY

Просто дольше служат.

Реклама. Товар сертифицирован

ХАГАКУРЭ

Изучив основы бусидо, впору перейти к более глубоким вопросам. Можно полистать 11 томов книги «Сокрытое в листве» («Хагакурэ»), которую считают самым полным сборником правил самурайской жизни. Мы же решили взяться за главные боевые качества машин – ездовые.

Замеры подтвердили: автомобили близки не только по заявленным характеристикам, но и по реальным показателям – разгону до сотни, эластичности, максимальной скорости. Однако в реальной жизни они ведут себя по-разному. «Кизаши» неплох на скоростях до 100 км/ч: приличная динамика, разумная работа вариатора. Не понравилась только чрезмерная упругость подвески – она усердно вытряхивает душу даже на не самом разбитом асфальте. А стоит превысить этот порог, как автомобиль теряет изрядную часть своего достоинства. Нажав на газ от души, желательно и музыку сделать погромче: мотор, подгоняемый вариатором, очень быстро вы-

Subaru Legacy

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Машину нынешнего, пятого поколения представили осенью 2009 года. В 2010-м начали продавать модификацию с трансмиссией CVT.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 2,0; 2,5 л; 2,5T (150, 167, 265 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
6-ступенчатая механическая, вариатор CVT, 5-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
2,0i; 2,5i; 2,5 Sport; 2,5GT.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
1 199 200–1 698 500 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

\+ Просторный задний диван, прекрасная управляемость и тормоза.

– Жесткая подвеска, шум.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **7,9** полная оценка по категориям в конце статьи

В полной мере оценить «Легаси» смогут только фанаты марки – для прочих это слишком противоречивый автомобиль.

Оперировать на ходу мелкими кнопками на консоли не очень удобно. Не понравился и рычаг из хлипкого «компьютерного» пластика.

На «Субару» кнопки электромеханического ручника и отключения ESP спрятаны в слепой зоне слева от руля.

На правах рекламы

гадаете?

Опять гадаете, заведется ваш автомобиль или нет? Успеете вы на важную встречу или к семейному торжеству вовремя или будете реанимировать ваш аккумулятор? С индикатором уровня заряда батареи MUTLU вы будете точно знать, когда батарею следует заменить. А применение прогрессивной silver-технологии и использование оригинальной лабиринтной крышки обеспечит высокую эффективность работы батарей MUTLU.

Не гадайте! Купите Mutlu!

Официальный дистрибьютор аккумуляторных батарей Mutlu silver evolution и Mutlu calcium silver на территории России и Украины компания «Автоюнион-Бат»

тел.: +7 (495) 737-69-37, 417-03-34, 417-04-94
www.autounion.ru e-mail: office@autounion.ru

Скопище «запасных» рисок на приборах предназначено для дополнительной оцифровки в милях.

Интерьер «Кизаши» с первого взгляда кому-то покажется мрачноватым. Но неплохие материалы и продуманная эргономика могут изменить ваше мнение.

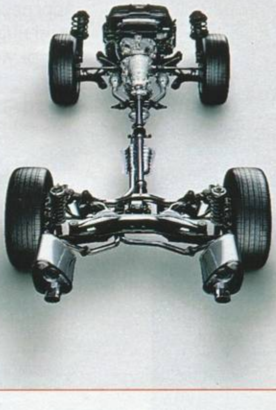
Салон «Легаси» кажется более воздушным от обилия вставок под алюминий. И реального простора здесь тоже больше, чем в «Сузуки».

Приборы «Субару» радуют глаз и прекрасно информируют водителя. Бонус для фанатов – прогон стрелок по шкалам при пуске двигателя.

НА ВСЕ ЧЕТЫРЕ

Хоть машины и схожи по характеристикам, в конструкциях немало различий. «Кизаши» создан по классической схеме. Наряду с традиционной механической коробкой передач на него ставят клиноременный вариатор, а за распределением момента по осям у него отвечает многодисковая электромагнитная муфта, расположенная перед задней осью. В обычном режиме трансмиссия i-AWD распределяет тягу автоматически (с «акцентом» на переднюю ось), но ее можно принудительно перевести в настоящий полноприводный режим, заблокировав муфту.

У всегда полноприводного «Легаси» иначе. Здесь клиноцепной вариатор Lineatronic – по словам японских инженеров, цепь намного долговечнее стального ремня и меньше подвержена воздействию высоких температур. Кстати, полный привод у «Субару» зависит от типа примененной трансмиссии. На машинах с механикой за распределение тягового усилия отвечает вязкостная муфта. На нашем же автомобиле, оснащенном вариатором, задние колеса подключены через многодисковую муфту с электрогидравлическим управлением.



ходит на 6000 об/мин и заполняет салон монотонным соло. На неровностях не просто потряхивает – кузов начинает заметно раскачиваться во всех плоскостях. Да и в поворотах «Сузуки» немного не хватает цепкости и уверенности, причем даже с принудительно включенным полным приводом: машина, чуть плавая, соскальзывает с заданного радиуса. Но стоит сбросить темп, как все возвращается в норму: «Кизаши» снова становится приятным, надежным, хотя и чуть жестковатым автомобилем.

«Легаси» все делает с точностью до наоборот. На скоростях ниже сотни не блещет, зато потом… Впрочем, и в крейсерском темпе машина идет вполне уверенно. Да и настройка вариатора «Субару» явно приятнее – он не торопится задирать обороты мотора до максимума и даже способен имитировать переключение передач лег-

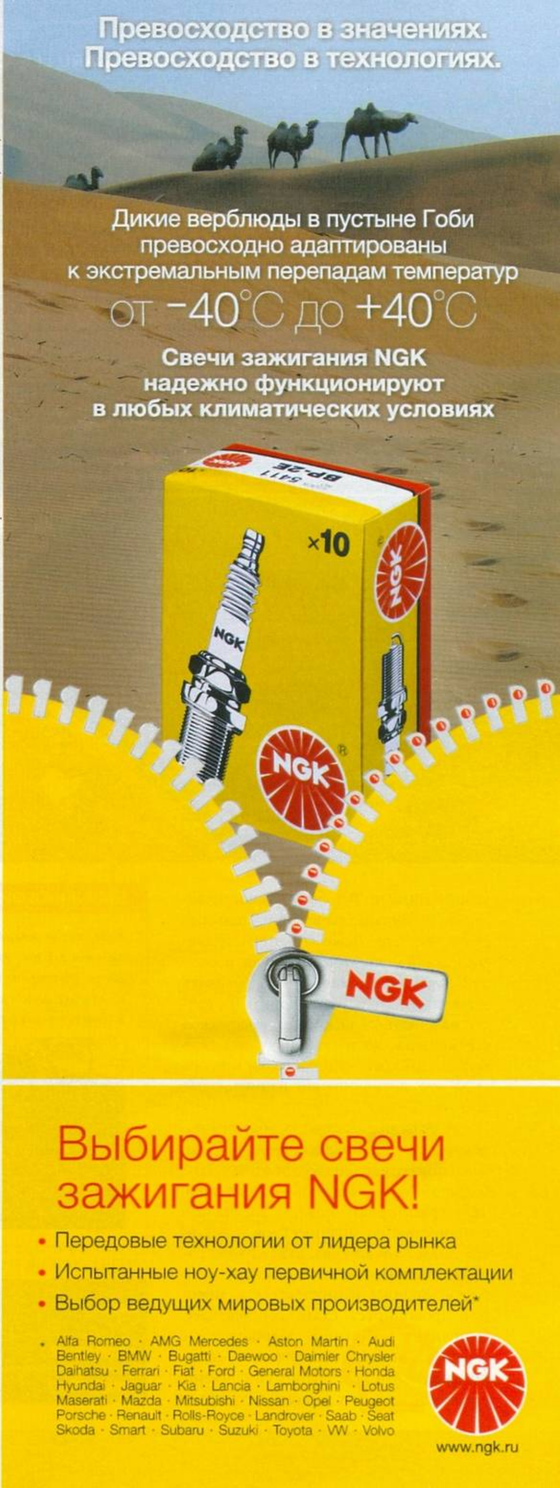
ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	SUZUKI KIZASHI	SUBARU LEGACY
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4650/1820/1480	4730/1780/1505
база	2700	2750
колея спереди/сзади	1565/1565	1530/1535
Объем багажника, л	461	476
Радиус поворота, м	5,5	5,5
Масса снаряжен./полная, кг	1600/2030	1479/2030
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,8	10,3
Макс. скорость, км/ч	205	210
Топливо/запас топлива, л	A95/63	A95/65
Расход топлива, л/100 км: загородный/городской/смешанный цикл	6,6/11,3/8,3	6,4/11,2/8,2
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	спереди продольно
Конфигурация/число клапанов	P4/16	Оп4/16
Рабочий объем, см³	2393	2457
Степень сжатия	10,0	10,0
Мощность, кВт/л.с.	131/178 при 6500 об/мин	123/167 при 5600 об/мин
Крутящий момент, Н·м	230 при 4000 об/мин	229 при 4000 об/мин
Трансмиссия		
Тип	полноприводная	полноприводная
Коробка передач	бесступенчатый вариатор	бесступенчатый вариатор
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/з.х.	2,349–0,394/1,75	3,525–0,558/2,358
Главная передача	5,798	3,70
Ходовая часть		
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»
сзади	многорычажная	на двойных поперечных рычагах
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	235/45R18	225/45R18

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики		
Снаряженная масса, кг	1613	1544
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	948 (59)/665 (41)	897 (58)/647 (42)
Дорожный просвет, мм	135	135
Динамические качества		
Разгон, с		
Эластичность		
Время разгона, с: 60–100 км/ч (IV)	5,9	6,7
80–120 км/ч (V)	7,6	7,9
Выбег, м:		
120–50 км/ч	1440	1468
50–0 км/ч	566	572
Торможение со 100 км/ч:		
тормозной путь, м	40,0	39,5
замедление, м/с²	9,65	9,77

На правах рекламы



Задний диван «Кизаши» не балует простором – для ног места достаточно, но не более, а низкая и покатая крыша не дает выпрямиться.

Хорошо быть пассажиром «Легаси»: в ногах просторно, потолок не давит, ширины хватит на троих.

кими толчками. Все бы хорошо, но задаюсь вопросом: ради чего подвеска столь жестка? Даже динамометрическая дорога полигона, гладкая и ровная, заставляет машину вздрагивать всем телом. Что уж говорить о тряске на обычном шоссе. Пытаюсь себя успокаивать: до раскачки кузова дело ведь не доходит, – но после пары часов езды это потряхивание начинает доставать.

А если поднажать? «Субару» преображается. Становится понятно, ради чего пожертвовали комфортом. Этот большой седан настолько послушен, что траекторию можно рассчитать с точностью до миллиметров – «Легаси» поедет точно туда, куда его направили. Главное – не увлекаться: способность машины ввинчиваться в поворот провоцирует ехать все быстрее. Дополняют картину великолепные тормоза: педаль позволяет ювелирно дозировать замедление. Но упоение скоростью, как и у оппонента, портит

БАГАЖНАЯ ФИЛОСОФИЯ

Наши замеры показали: отсек «Субару» чуть больше – 404 л. К тому же петли крышки не выпирают внутрь. Но помните: в подполе всего лишь докатка, а спинка заднего дивана прикреплена намертво. В ней есть только лючок для длинномеров.

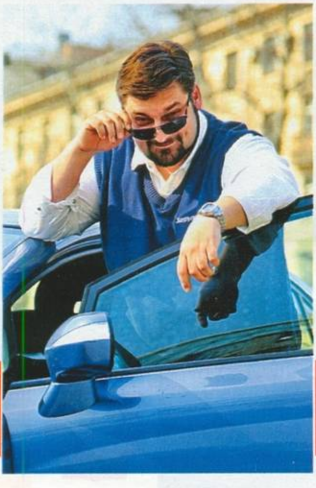
В «Сузуки» багажник меньше – 392 л. Под фальшполом полноразмерное запасное колесо. А вот петли съедают часть полезного объема. Зато спинку можно сложить как целиком, так и по частям.

СРЕДНЕЕ ЗНАЧЕНИЕ УРОВНЯ ШУМА В САЛОНЕ, дБА

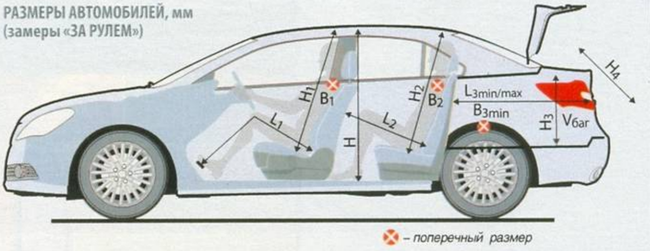
Модель	Скорость, км/ч (передача)					
	80 (D)	100 (D)	120 (D)	140 (D)	160 (D)	Разгон 0–100 км/ч (макс.)
SUZUKI KIZASHI	64,9	66,1	67,4	70,3	73,4	71,9
SUBARU LEGACY	64,7	65,9	68,3	70,8	73,1	71,4

шум; правда, основной его источник не двигатель (он поет вполне умеренно), а шины и сопротивление воздуха.

Насколько же точно наши «самураи» следуют кодексу бусидо? Новичок «Кизаши» продемонстрировал неплохие бойцовские качества, но по всему видно: он только-только освоил философию японских рыцарей. А вот «Легаси» с его жестким и непримиримым характером не просто живет по самурайским традициям – он может даже преподавать их юным последователям. **ЗР**



РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм
(замеры «ЗА РУЛЕМ»)



Модель	L_1	L_2	H	H_1	H_2	B_1	B_2	$L_{3min/max}$	B_{3min}	H_3	H_4	$V_{баг.}$, л
SUZUKI KIZASHI	920–1170	670–895	1135	970	930	1430	1410	1040/1980	1010	550	470	392
SUBARU LEGACY	940–1205	740–1000	1160	1010	955	1430	1415	1000	1120	510	445	404

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
SUZUKI KIZASHI	8	8	7	8	8	8	8	8	8	8	7	8	7	7	8	7,7
SUBARU LEGACY	8	8	8	9	10	7	8	9	9	7	7	7	7	7	7	7,9

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

Денис Арутюнян: «Баллы в полной мере раскрывают характеры машин: усредненно-правильный «Кизаши» щеголяет обилием «восьмерок», а более широкий разброс оценок у «Легаси» отражает его предназначение для узкого круга ценителей, готовых пожертвовать одним качеством ради другого».

Знакомо только имя

Новый «КИА-Спортидж» унаследовал от предшественника только имя, все остальное, включая имидж, совершенно иное. Юрия Тимкина новинка удивила не один раз. Фото автора.

Каким был предыдущий «Спортидж»? Девять из десяти опрошенных скажут: неприметным кроссовером без ярко выраженных особенностей. Новый «Спортидж» полностью поменял идеологию. Дизайн – ярче не бывает. Пожалуй, столь смелого имиджа среди компактных кроссоверов нет ни у кого! Впереди обращаешь внимание на радиаторную решетку (фирменное название – «улыбка тигра») и фары со светодиодными полосками (у всех версий, кроме базовой). Любопытная деталь – глухая, без окна задняя стойка: редкое для машин этого класса решение. Не удивлюсь, если новый «Спортидж» будут покупать прежде всего за смелую внешность.

ЖЕРТВА ЭКОЛОГОВ

Интересно, а динамика машины тоже вознеслась на новый уровень? Помнится, предшественник набирал ход о-очень неохотно. Сейчас проверим. Сажусь за руль 2-литровой 150-сильной бензиновой версии (у старого «Спортиджа» было 142 л.с.). Прибавка в «лошадях» и снижение массы автомобиля почти на центнер позволяли надеяться на лучшее. К тому же автоматическая трансмиссия отныне 6-ступенчатая.

В городе динамика нареканий не вызвала, но стоило выехать за его пределы, как тяги стало откровенно не хватать. Двухлитровый мотор предпочитает жить на верхах. Некое оживление наступает с 3500 об/мин. А более-менее энергично «Спортидж» начинает ехать только при 4500 об/мин. Ручной режим управления автоматом не спасает положение. Уже при 3000 об/мин он не дает перейти на ступень ниже, а на 4000 об/мин самостоятельно уходит вверх. Больше всего эта особенность раздражала в поворотах и при обгонах. Но даже при санкционированном ручном переключении автомат держит мхатовскую паузу – секунды полторы. Вот они, современные стандарты экологии.

Версия с 2-литровым 136-сильным турбодизелем (такие машины оснащают только полным приводом) едет чуть веселее. Машина охотнее ускоряется на низах, но после 100 км/ч разгон все так же флегматичен. Эх, сюда бы 180-сильную версию этого дизеля, знакомую по соплатформенному «Хёндай-ix35»! Спешу успокоить: такой вариант все-таки будет, но немногим позднее.

Впрочем, и с нынешними двигателями у «Спортиджа» можно найти весьма приятные черты. При спокойной езде он почти бесшумно скользит по асфальту. Дорожная мелочь

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	KIA Sportage	
	2,0	2,0 CRDi
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина/ширина/высота	4440/1855/1645	
база	2640	
колея спереди/сзади	1614/1615	
Объем багажника, л	564–1353	
Снаряженная масса, кг	1492 (1508)*/ 1561 (1580)	1679 (1712)
Полная масса, кг	1980 (2030)	2140
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,4 (10,6)/10,7 (11,2)	11,3 (12,1)
Макс. скорость, км/ч	184 (182)/182 (180)	181 (180)
Топливо/ запас топлива, л	А95/55	ДТ/55
Средний расход топлива, л/100 км	7,5 (7,9)/7,6 (8,2)	5,7 (6,9)
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация	P4	
Число клапанов	16	
Рабочий объем, см^3	1998	1995
Степень сжатия	10,5	16,5
Мощность, кВт/л.с.	110/150	100/136
при об/мин	6200	4000
Крутящий момент, Н·м	197	320 (373)
при об/мин	4600	1800–2500 (2000–2500)
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная/ полноприводная	полноприводная
Коробка передач	М5 (А6)	М6 (А6)
Ходовая часть		
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/многорычажная	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	
Размер шин	215/70R16, 225/60R17, 235/55R18	

*В скобках – данные с автоматической коробкой передач.

Приборы легки в восприятии, но бликуют при ярком солнце.

Дизайн и отделка интерьера не хуже, чем у европейских и японских аналогов.

На правах рекламы

ПОДХОДЯЩИЕ МАСЛА

Для **KIA Sportage** с дизельным и бензиновым двигателями 2.0 в соответствии с предписаниями производителя **специалисты Total рекомендуют** следующие смазывающие материалы:

Моторное масло

QUARTZ INEO 504-507 SAE 5W-30

- Пригодно для наиболее сложных условий эксплуатации в любое время года.
- Удовлетворяет требованиям к маслам с увеличенным сервисным интервалом большинства производителей.
- Температура застывания: -45°C.

Стандарты:
- ACEA: A3/B4

Одобрения производителей:
- VW 504.00/507.00
- BMW LL04
- MB Approval 229.51
- Porsche C30

Охлаждающая жидкость

COOLELF AUTO SUPRA -37C

- Полностью органические присадки не образуют отложений и сохраняют внутреннюю поверхность системы охлаждения чистой.
- Рекомендуемый интервал замены для легковых автомобилей: 250 000 км или 5 лет.

Стандарты:
- ANFOR NFR 15-601
- ASTM D 3306
- ASTM D 4656
- FSTM D 4985
- BS 6580

Одобрения:
AUDI, DEUTZ/MWM, FORD, DAIMLER CHRYSLER 325.3, MAN 324 SNF, VW TL 774D, SKODA, JAGUAR, RENAULT VI, OPEL-GM 6277M, SEAT, SCANIA, SAAB

Обращаем внимание, что при решении вопроса о выборе смазочного материала для каждого конкретного применения необходимо руководствоваться рекомендациями производителя техники и его официальных представителей.

Подробная информация:
www.total-lub.ru

TOTAL

РЕКЛАМА

Приключения в стиле off road требуют повышенной осторожности – дорожный просвет кроссовера всего 172 мм.

Запас пространства для ног задних пассажиров более чем достаточный. Туннель пола невысок и не съедает внутреннее пространство.

Sportage больше не бедный родственник в семье компактных кроссоверов. По потребительским качествам он сравнялся с лидерами класса. Увы, и по цене тоже.

Отсутствие третьего бокового окна придает внешности стремительность и оригинальность.

Объем багажника чуть меньше, чем у предшественника. Но назвать его маленьким язык не повернется.

беззвучно исчезает в хитросплетениях подвесок, лишь на крупных неровностях в салон проникают толчки. Понравились тормоза: эффективность замедления и информативность хода педали на очень приличном уровне. Нет претензий и к рулевому управлению. Идеал? Давайте посмотрим, как он поведет себя на бездорожье.

В ЧУЖОЙ СТИХИИ

Впереди гравийка с ямами и буераками. Вроде ничего особенного, однако кроссовер то и дело скреб днищем – сказывался удивительно скромный дорожный просвет в 172 мм (у конкурентов, как правило, 190–200 мм). У «Спортиджа» нет никаких блокировок и понижающей передачи – для бездорожья он абсолютно не приспособлен. Да и хрупкие независимые подвески жалко.

Недаром в базовых комплектациях предусмотрен привод только на переднюю ось. Трансмиссия 4×4 предлагается дополнительно. Кстати, теперь она совершенно иная – от компании Magna, а не Borg-Warner. Ее преимущества – более компактные размеры, лучшее быстродействие и меньшая вероятность перегрева многодисковой муфты. В обычных условиях крутящий момент распределяется между осями автоматически и совершенно незаметно для водителя. Кнопка *Lock* принудительно подключает полный привод, и тогда тяга мотора делится в соотношении 50:50. Но стоит превысить 40 км/ч, как автоматика переводит трансмиссию в обычный режим работы.

Отрадно, что на ухабах салон «молчит» – никаких скрипов нет и в помине. Вообще, этот КИА демонстрирует совершенно новый уровень исполнения интерьера. Так, в отделке применяются мягкие пластики, тогда как в распоряжении предшественника были только жесткие материалы. В богатых версиях можно найти навигатор. Но больше всего порадовала функция подогрева задних сидений – то, что надо для нашего климата! Да и запас пространства для ног пассажиров второго ряда ощутимо прибавился. Жаль только, что диван не сдвигается, как у некоторых конкурентов.

Конечно, со всем перечисленным оборудованием кроссовер обойдется не дешевле того же «Соренто». Но и в скромных комплектациях он уже не так доступен, как раньше, – цена выросла на 200 000 рублей! И если прежде «Спортидж» привлекал дешевизной, то теперь он делает ставку на яркий дизайн и современную начинку. ЗР

Их величество

Создатели этого автомобиля называют его «идеальным посланником марки». Что под этим кроется после модернизации, попытался понять Сергей Канунников.

ПО БОЛЬШОМУ СЧЕТУ

Общаясь с этим CL 500, поначалу постоянно хочется считать, причем желательно умножать или возводить в степень. Шутка ли, две двери и более пяти метров длины! 435 л.с. и 700 Н·м, снятых с 4,7 л объема при двух турбокомпрессорах. До рестайлинга базовый 500-й при 5,5 л объема прежнего V8 развивал на 47 сил меньше. Момент тоже был совсем иной – 530 Н·м. Но ведь и тогда не казалось мало!

В купе «Мерседес-Бенц CL» сконцентрировано все (или почти все), что могут создать почти не ограниченные в возможностях и средствах инженеры и дизайнеры. Устанешь перечислять все базовые и опционные гаджеты. Подозреваю, что даже самый изощренный ум не придумает, чего здесь не хватает. Система контроля за состоянием водителя? Есть. Устройство, считывающее дорожные знаки? Теперь тоже имеется.

Как видите, изрядная часть систем ориентирована на безопасность. Они, кстати, становятся все активнее и умнее. Скажем, устройство контроля мертвых зон не только предупреждает световым и звуковым сигналами о появлении в опасной близости иного участника движения. Если вы продолжите смещаться, машина способна подкорректировать траекторию, притормозив противоположные опасному соседу колеса. Примерно так же она реагирует на смещение через линию разметки, только начинает с подрагивания руля.

Впрочем, «Мерседес» не случайно подчеркивает: эти штучки рассчитаны не на все рынки. От нас подоб-

Для купе CL предлагают четыре оттенка дерева и пять цветовых комбинаций кожаной отделки.

Стандартные сиденья максимально удобны в дальних поездках. Кресла от AMG – на любителя более цепких объятий.

ные системы столь же далеки, как европейские дороги и нравы. Монитор на панели приборов (опция системы COMAND), позволяющий водителю и пассажиру видеть разные картинки – например, карту навигации и фильм, нашим реалиям куда ближе.

«Мерседес-Бенц CL» 2010 года не принципиально новая модель, а лишь модернизированная версия предыдущей. Помимо внешних изменений – фар со встроенными светодиодами, новых фонарей, бамперов, – здесь принципиальной новинкой является лишь уже упомянутый V8 объемом 4,7 л; 5,5-литровый V12 «битурбо» на CL 600 остался без изменений. Моторам посвятим отдельную главку. А пока попробуем понять, в чем же изюминка – индивидуальность купе CL.

«АРШИНОМ ОБЩИМ НЕ ИЗМЕРИТЬ»

Если вам кажется, что седан удобней, а главное – престижней, нежели купе, если вас не слишком волнуют «мелочи» типа дверей без рамок, наконец, если сзади вы ездите гораздо чаще, нежели спереди, – «Мерседес-Бенц CL» не про вас.

На ходу автомобиль очень похож на седан S-класса. Та же солидная основательность, непоколебимость многопалубного океанского лайнера. Впрочем, даже с самым «слабым» мотором купе ускоряется не по размерам легко и стремительно. Причем в любом разумном диапазоне скоростей. Ощущение, что и после 100 км/ч разгон примерно такой же, как с нуля. Обгоняя задремавший универсал, понимаю, «что наделал», лишь сверившись со спидометром. Непривычно, что все это происходит очень тихо, да и пресловутого «вдавливания в кресло» особо не ощущаешь.

Настройки системы стабилизации в поворотах построже, нежели у седана. Крены минимальны, а запас устойчивости огромен. Чтобы увести автомобиль «с пути праведного», надо постараться. Но «Мерседес-Бенц CL» ни в коем случае не спортивный автомобиль. Настройки ходовой и особенно рулевого управления не подразумевают резкой и мгновенной реакции на малейшее движение штур-

ГОЛУБОЙ СЕДАН

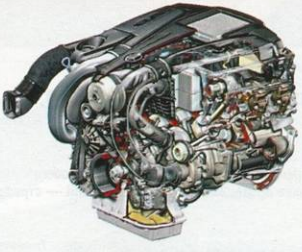
Одновременно с модернизированным купе CL фирма представила новые бензиновые моторы семейства BlueEFFICIENCY, предназначенные и для семейства S-класса.

Не применяя революционных решений, конструкторы очень эффективно улучшили все параметры двигателей с непосредственным впрыском.

Особое внимание уделили снижению трения между поршнями и стенками цилиндров. Оптимизировали работу топливного и масляного насосов, генератора. Улучшили сгорание рабочей смеси. В частности, за одну миллисекунду в цилиндрах происходит до четырех вспышек. Кроме того, применили устройство, выключающее двигатель на светофорах (в России, скорее всего, не появится).

Агрегат V6, который дебютирует на «Мерседес-Бенце S 350», имеет тот же объем, что и предшественник, – 3,5 л. Но развал цилиндров – 60° против 90°. Вместо 272 л.с. агрегат развивает 306 л.с., момент вырос на 20 Н·м и достигает 370 Н·м.

«Восьмерка» объемом 4,7 л, пришедшая на смену 5,5-литровому мотору, та же, что и на модернизированном CL 500. Топливная экономичность



улучшилась до 23%. Под новые двигатели, естественно, модернизировали и семиступенчатый автомат. Седаны с новыми моторами появятся у нас в начале года.

Mercedes-Benz CL: сборник самых современных достижений автомобильной индустрии, на ходу дарит ощущение могущественности, говорит не только о благосостоянии, но и о характере владельца.

Вероятно, «Мерседес-Бенц CL» – одно из самых просторных купе в мире. По крайней мере, это относится к заднему сиденью.

валом. Это относится даже к версии CL 63 AMG, которая заметно динамичнее, жестче и острее стандартной, но к экстремальным маневрам все равно не располагает.

Конечно, за рулем этого купе владелец выглядит куда органичнее, чем управляя седаном класса S. Но, чтобы решиться на такую покупку, помимо шести с четвертью миллионов рублей (базовая цена CL 500), вероятно, нужно иметь еще некую смелость выглядеть оригиналом. А также относиться к Автомобилю не только как к машине. Но это уже те сферы, в которых ни математика, ни формальная логика не помогут. **ЗР**

ТАКОЙ НАСТРОЙ

Обновленное купе CL представили и в версиях от подразделения AMG. У модификации CL 63 отныне 5,5-литровый наддувный двигатель в 544 или 571 л.с. (последний – с так называемым пакетом увеличенной мощности) взамен прежней 6,2-литровой атмосферной «восьмерки». Двигатель V12 версии CL 65 теперь развивает 630 л.с. при 4800 об/мин и 1000 Н·м (момент ограничен электроникой!) в диапазоне 2300–4300 об/мин.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Mercedes-Benz CL (некоторые модификации)			
	CL 500	CL 500 4MATIC	CL 600	CL 63 AMG
Общие данные				
Размеры, мм: длина/ширина/высота	5095/1871/1419			5160/1871/1426
база	2955			
колея спереди/сзади	1601/1607			
Радиус поворота, м	5,8			
Снаряженная масса, кг	2070	2120	2185	2135
Полная масса, кг	2585	2555	2620	2585
Объем багажника (VDA), л	490			
Время разгона 0–100 км/ч, с	4,9		4,6	4,5
Максимальная скорость, км/ч	250			
Топливо/запас топлива, л	83			90
Расход топлива, л/100 км: смешанный цикл	9,5–9,9	9,9–10,1	13,8–14,4	10,5
Двигатель				
Расположение	спереди продольно			
Конфигурация/число клапанов	V8/32			V12/48
Рабочий объем, см³	4663		5513	5461
Степень сжатия	10,5		9,0	10,0
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	320/435 5250		380/517 5000	400/544 5500
Крутящий момент, Н·м при об/мин	700 1800–3500		830 1900–3500	800 2400–4500
Трансмиссия				
Тип	заднеприводная	полноприводная	заднеприводная	
Коробка передач	A7			
Ходовая часть				
Подвеска: спереди/сзади	четырехрычажная/многорычажная			
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем			
Тормоза: передние и задние	дисковые вентилируемые			
Размер шин	255/55R118		255/45R18* 275/45R18**	255/40R19* 275/40R19**

*Спереди. **Сзади.

Модник среднего звена

Для человека, следящего за современными тенденциями, нет ничего страшнее, чем отстать от времени. Это справедливо и по отношению к автомобилям, решил Денис Арутюнян, познакомившись с обновленным «Фордом-Мондео».

Внешне автомобиль модернизировали не сильно: появились модные светодиодные фары дневного света и фонари, построенные по аналогичной технологии. Салон почти не тронули, если не считать немного измененных кнопок магнитолы и климат-контроля. Но это в обычных версиях. Наиболее дорогие комплектации получили семидюймовый сенсорный экран, который теперь, помимо всего прочего, позволяет управлять климатом и наблюдать происходящее за кормой (картинку передает камера заднего обзора).

Самые значительные новшества – под капотом: линейку дизелей теперь завершает 2,2-литровый агрегат мощностью 200 сил. Двухлитровая бензиновая «четверка» EcoBoost с наддувом пришла на смену старому 5-цилиндровому мотору в 2,5 л еще в начале года. Но тогда она выдавала «всего» 203 силы, а теперь этот двигатель разогнали до 240 л.с. EcoBoost идет на переднем крае прогресса: он оснащен низкоинерционной турбиной, непосредственным впрыском с высоким давлением, системой независимого изменения фаз впуска и выпуска. Чтобы мощный двигатель эффективно охлаждался, а автомобиль при этом дружил с аэродинамикой, перед радиатором поставили автоматические жалюзи – система управления может поворачивать их в одно из 15 положений с шагом 6 градусов. А еще с новым двигателем предлагается 6-ступенчатая роботизированная коробка передач PowerShift с двумя сцеплениями.

В целом силовой агрегат получился не только мощным, но и экологичным: выброс CO_2 в целом не превышает 179 г. Средний расход топлива при этом на уровне 7,7 л/100 км.

Сиденья дорогих версий получили отделку из алькантары. На центральной консоли хорошо виден большой цветной экран.

Что на практике? К мотору претензий почти нет: машина бодро держится и в городском, и в немецком безлимитном потоке. Лишь временами чуть не хватает тяги на низах – издержки борьбы за лучшую экологию. Зато звук прекрасен: напоминает водителю о скрытой под капотом мощности, но не давит на уши. А вот к коробке передач можно придраться: если поехать чуть быстрее, начинаешь замечать рывки при разгоне и «метания» между ступенями. Но стоит сбавить темп, претензии испаряются.

Еду себе по указаниям встроенного навигатора (его обещают обучить русскому языку) и наслаждаюсь последними плодами прогресса, которые достались обновленной версии «Мондео»: активной подвеской с тремя положениями, постоянно контролирующей жесткость амортизаторов, подсказками системы контроля слепых зон, отменным светом, самостоятельно переключающимся с дальнего на ближний.

В целом от стремления соответствовать моде «Форд-Мондео» явно выиграл. Большой, солидный внешне, напичканный современными ноухау, автомобиль наверняка завоюет немало сердец. Популярности, разумеется, поспособствует и цена – от 689 000 до 988 500 рублей, в зависимости от комплектации. Лишь слегка дороже, чем было раньше. **ЗР**

Ford Mondeo – воплощение образа менеджера среднего звена: аккуратно и модно одет, корректен, дружит с современной техникой.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Ford Mondeo 2,0 EcoBoost, хэтчбек	Ford Mondeo 2,2 Duratorq, универсал
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4784	4837
ширина	1886	1886
высота	1500	1512
база	2850	
колея спереди/сзади	1588/1605	
Объем багажника, л	486	489
Радиус поворота, м	5,8	
Снаряженная/полная масса, кг	1569/2200	1615/2320
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,5	8,1
Макс. скорость, км/ч	246	225
Топливо/запас топлива, л	А95/70	ДТ/70
Расход топлива, л/100 км:		
загородный цикл	6	5
городской цикл	10,9	7,8
смешанный цикл	7,7	6
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	
Рабочий объем, см^3	1999	2179
Степень сжатия	10,0	15,8
Мощность, кВт/л.с.	176,5/240	147/200
при об/мин	6000	3500
Крутящий момент, Н·м	340	420
при об/мин	1900–3500	1750–3000
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	А6	М6
Ходовая часть		
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/многорычажная	
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	

Обновленный «Мондео», как и его предшественника, будут собирать во Всеволожске. Первым запустят седан, затем хэтчбек. Универсалы планируют привозить под заказ из Европы.

Время взрослеть

Здесь не очень хорошие дороги, зато доброе вино, отзывчивые люди и великолепная природа. С обновленной российской версией «Мазды CX-7» в Молдавии знакомился Сергей Воскресенский. Фото автора и «Мазда».

Все вроде бы знакомое, узнаваемое и даже родное, и вдруг – другая, хищная «улыбка» переднего бампера, крупные противотуманки в широких нишах, иная, более выразительная линия заднего спойлера. Да и внутри открытий немало. Понимаю, конечно, что сути автомобиля это не изменит. И все же...

Мне нравится иная фактура пластиков передней панели, приобретшей респектабельный вид. Как, впрочем, и более современная центральная консоль или еще один экранчик дисплея (а-ля «Мазда-3») с русифицированным меню маршрутного компьютера и видеокамерой заднего вида (в комплектации Sport). Очень неплохо, что баранка теперь перемещается в двух направлениях, приятно, что и у пассажирского кресла появились полноценные электрорегулировки. Словом, все стало правильнее, насыщеннее. Но дифирамбы обновленной CX-7 петь пока не хочется.

Невзирая на все полезные и нужные нововведения, в салоне стало както проще. Скромнее и утилитарнее комбинация приборов, не столь импозантны, как прежде, кожаные обивки сидений и рулевое колесо, в дизайне которого теперь превалирует не корпоративный маздовский дух, а функциональность. И ведь не придерешься! Все удобно и под рукой, но без особого изыска.

У инженеров, к счастью, нашлись время и желание подкорректировать повадки кроссовера. Не то чтобы «Мазда CX-7» стала совсем другой, однако уж точно – более тихой (сказалась дополнительная шумоизоляция моторного отсека). А еще машина теперь не такая взбалмошная при разгоне. Мощность, крутящий момент, турбина и передаточные числа в трансмиссии остались прежними, но взаимодействует все это мягче, логичнее, без пугающей временами неукротимости. Хорошо? Правильно. Хотя кому-то, вероятно, импонировал как раз взрывной темперамент автомобиля.

Придется привыкать и к более упругим, иногда даже жестким на дорожной мелочи подвескам, чей нрав обязательно выпятят модные 19-дюймовые колеса. Зато нетрудно почувствовать азартную управляемость, в какой-то степени компенсирующую некоторые эмоциональные потери. По сути, «Мазда CX-7» все та же, но одновременно другая. С одной стороны, яркая, быстрая, напористая, а временами, наоборот, сдержанно-рассудительная, комфортная.

Mazda CX-7 – как яркая женщина: вместе с прической и макияжем чуть изменила черточки характера. В авто больше практичности, но и прежняя индивидуальность на этом фоне не пропала.

▲ В интерьере есть практичность, удобство, насыщенность. Немного не хватает прежней задоринки.

▼ Комбинация приборов словно от более дешевого автомобиля. Такому кроссоверу она точно не к лицу.

Базовые цены остались прежними: от 1 229 000 до 1 374 000 рублей. Не скрою, временами казалось, что машина стала слишком прагматичной. Чтобы избавиться от этого ощущения, хорошенько надавливал на акселератор и почти возвращал прежнюю «Мазду CX-7». **ЗР**

MAZDA CX-7

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Размеры, мм	
длина	4700
ширина	1870
высота	1645
база	2750
Объем багажника, л	455
Снаряженная масса, кг	1831
Полная масса, кг	2289
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,3
Максимальная скорость, км/ч	181
Топливо	A95
Запас топлива, л	69
Расход топлива, л/100 км:	
смешанный цикл	11,5

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2,3 л, 175 кВт/238 л.с. при 5000 об/мин, 350 Н·м при 2500 об/мин.

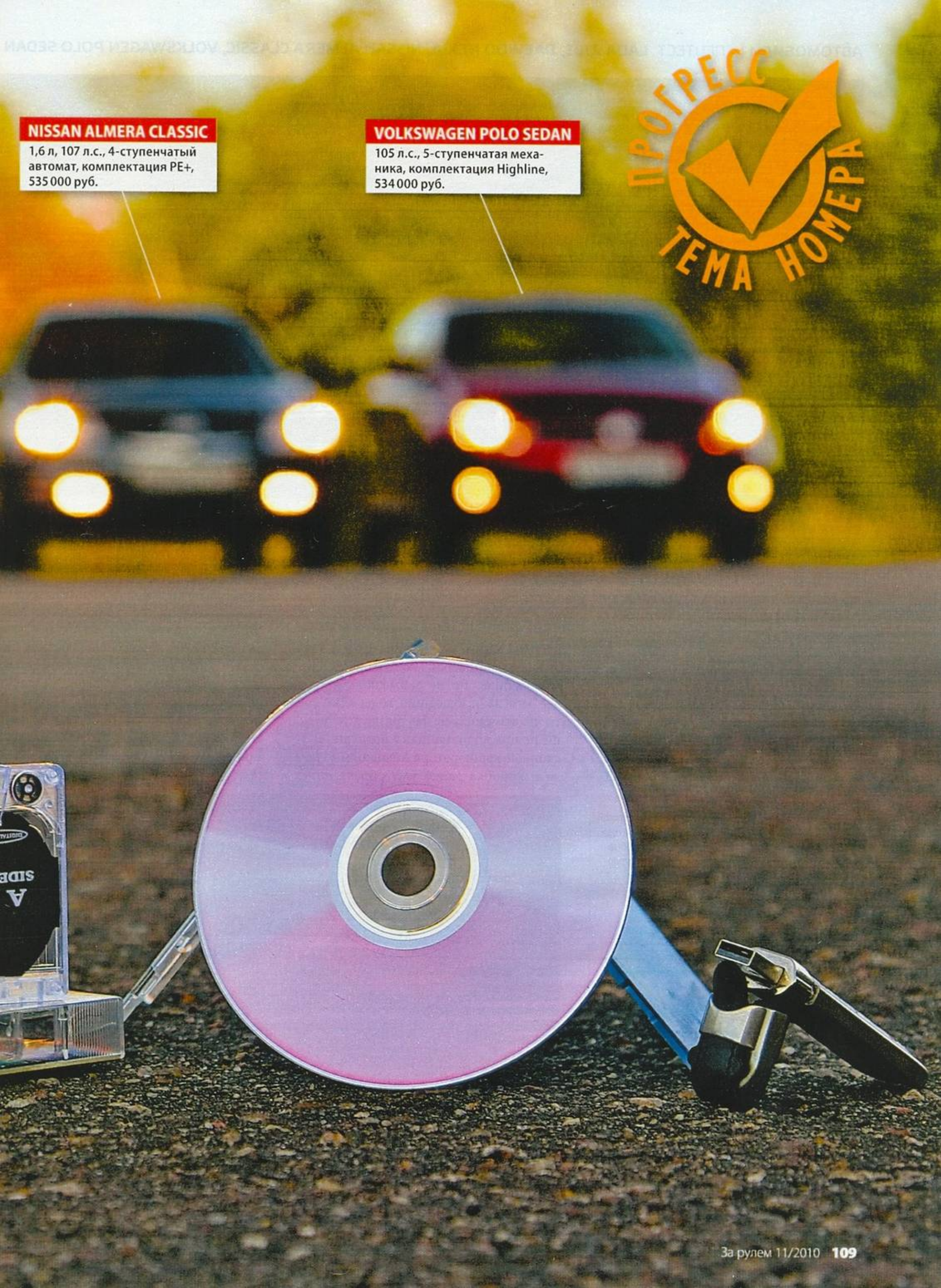
ТРАНСМИССИЯ:
полноприводная, М6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – типа «Мак-Ферсон»/многорычажная; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 235/60R18, 235/55R19.

На правах рекламы

Четыре ступени к совершенству

Что общего между этими машинами? И «Лада», и «Нексия», и «Алмера» были в свое время весьма популярны и по-прежнему продаются новыми в России. А вместе с новичком «Поло» они представляют конструкторские школы последних четырех десятилетий. Михаил Гзовский попытался оценить, насколько далеко шагнул технический прогресс. Фото Георгия Садкова.



NISSAN ALMERA CLASSIC
1,6 л, 107 л.с., 4-ступенчатый автомат, комплектация PE+, 535 000 руб.
VOLKSWAGEN POLO SEDAN
105 л.с., 5-ступенчатая механика, комплектация Highline, 534 000 руб.
ПРОГРЕСС
ТЕМА НОМЕРА
A SIDE

Любой сколько-нибудь серьезный маневр на «пятерке» приводит к пугающим кренам.

Чтобы почувствовать возраст, не обязательно смотреть в зеркало – оно, кстати, порой лукавит. Найдите в каталоге модели, которые начали выпускать в год, когда вы родились, пошли в школу, поступили в институт… Не желаете освежить воспоминания?

СОВСЕМ НЕ НА ПЯТЕРКУ

«Не крути руль на месте, маятник загубишь!» – командовал мне инструктор по вождению почти двадцать лет назад. И он был прав. Помню, червячный рулевой механизм прогрыз в моем студенческом кошельке изрядную брешь, когда потребовал замены. Чего только я не поменял в своей первой машине, выпущенной в 1983-м!

И вот снова я в знакомом салоне вдыхаю забытый, но такой родной запах «Жигулей». Левая рука привычно находит замок зажигания, правая качает рычаг, проверяя «нейтраль»… Первая любовь. Ее не забывают. Тем более что за прошедшие годы она почти не изменилась. Ну разве что больше не нужно шаманить с воздушной заслонкой карбюратора холодным утром, да и коробка давно уже обрела пятую передачу. Зато посадка все та же, «неандертальская»: колени задраны, руки вытянуты. Поехали?

Начинаю качать бицепсы – в один заход из забитого переулка не выбраться. Столичный поток принимает «пятерку» с опаской. Но пускает: мол, связываться себе дороже. На Садовом стараюсь держать скорость попутчиков, но со светофоров уезжаю последним под натужный вой мотора, успевая переключиться на четвертую там, где многие обходятся двумя. Удивляет другое: при нажатии на газ по-прежнему ощущаются неравномерность ускорения

Lada 2105

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Автомобиль, в основе которого ФИАТ-124 1966 года, выпускают в Тольятти с 1980-го. В августе 2010-го АВТОВАЗ объявил о переносе производства модели на «ИжАвто».

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 1,6 л (73 л.с.).
КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 5-ступенчатая механическая.
КОМПЛЕКТАЦИЯ: «Стандарт».
ЦЕНА: 175 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

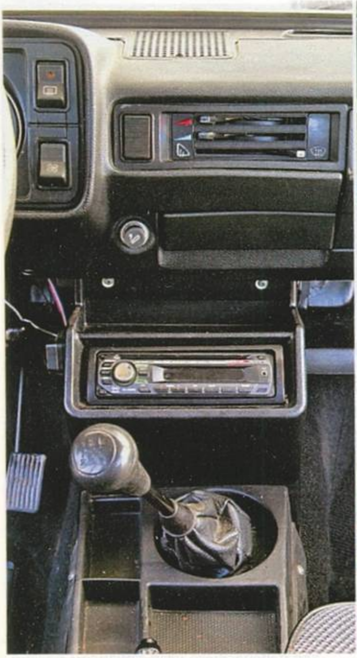
(+) Ремонтопригоден всегда и везде, хорошая обзорность, привычен к ямам на дороге.

(–) У классики минусов нет, только возрастные проблемы.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **6,4** полная оценка по категориям в конце статьи

«Пятерка» – самый дешевый легковой автомобиль на отечественном рынке. Этот веский аргумент трудно перебить.

«Лада» уже не эталон по геометрической проходимости: ее уязвимое место – нейтрализатор, висящий в 135 мм от дороги.



Мода циклична. Приборы, утопленные в колодцах, снова актуальны, как много лет назад.

Некогда отменная четкость вазовских коробок передач нынче уже не та. У тестового экземпляра, например, не всегда удавалось без хруста включить третью.

«Кирзовые» обивки дверей, ломкие ручки. Электроприводы стекол для столь дешевой машины – непозволительная роскошь.

и рывки, хотя карбюратор давно покинул подкапотное пространство «Лады».

С торможением дела обстоят ужасно. Дистанцию держу солидную – это только в кино авария перерастает в знакомство с очаровательной блондинкой. Субъективные ощущения от тормозов подтверждаются замерами на полигоне: 58,2 м со скорости 100 км/ч! Сие означает, что современный автомобиль остановится метров на пятнадцать (или на три с половиной корпуса «пятерки») раньше!

Неужели все так плохо? Вовсе нет. Например, недурна плавность хода. «Лежачие полицейские» и ямы можно почти не замечать. Нравится обзорность. Ни тебе широченных стоек, ни массивных подголовников. Зеркала маловаты и регулируются вручную, но не беда: дотягиваюсь до пассажирского без проблем.

А как приятно тянуть за античную подрулевую палочку поворотника! До чего милы приборы, столь же бескомпромиссно-аналоговые, как бабушкины часы с кукушкой. Ползунки управления печкой двигаешь с усилием: настройка климата – целый процесс. Щелк, и важно загудел вентилятор.

На правах рекламы

С годами ездовые повадки «Нексии», увы, становятся хуже. Вероятно, недостаточна жесткость кузова.

Поедем в день сегодняшний? Первая любовь, какой бы сильной она ни была, как правило, проходит. Чувствую себя беззащитным за этими тонкими дверьми, перед узкой передней панелью. Но в 1980-м, когда первая «пятерка» выехала за ворота самого современного автомобильного завода СССР, вообще все было иначе. К примеру, диковинными даже для Москвы лакомствами считались кока-кола и финская салями. Скажи об этом сегодняшнему поколению – не поймут.

ДОНЦ-ДОНЦ...

Вот что писал об «узбечке» наш журнал в 1999-м: «Обновление «Нексии» – умное, просчитанное до тонкостей решение узбекского автопроизводителя! Современные модели «Дэу» – «Леганза», «Нубира» и «Ланос» слишком дороги для перенесшего удар кризисом российского (и не только) потребителя. А тут – компромисс». Наша новость обогнала время: в нынешнем виде машина появилась лишь в 2008-м. «Задние комбинированные лампы приобрели вид хру-

Daewoo Nexia

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Появилась в продаже в Корее в 1994 году под именем «Сиело». Потомок «Опеля-Кадет Е» 1984–1991 годов выпуска. С 1996 по 1998 год «Нексию» собирали на заводе «Красный Аксай» (под Ростовом), ныне выпускают на узбекском Uz-Daewoo.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 1,5 и 1,6 л (80 и 109 л.с.).
КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механическая.
КОМПЛЕКТАЦИИ:
GL, GLE.
ЦЕНА:
237 000–340 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

+ Бойкий мотор, большой багажник, «на этом можно ехать!».

– Неудобная посадка водителя, плохая эргономика, теснота на заднем диване, неважная управляемость.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **7,1** полная оценка по категориям в конце статьи

Новая «иномарка» с передним приводом, кондиционером и гидроусилителем. Увы, сегодня такого набора мало, чтобы заполучить требовательного покупателя.

Рестайлинг 2008-го, по мнению части автомобилистов, автомобиль не украсил.

Инструментарий «Нексии» без изысков, зато есть тахометр!

Климат «Нексии» с режимом рециркуляции и кондиционером. Вариант с распределением потоков одновременно на стекло и в ноги не предусмотрен.

Ниша-ручка и стеклоподъемники расположены под локтем – закрывать дверь и опускать стекла неудобно.

стального типа с прозрачной облицовкой освещения заднего хода и сигнала поворота»,– это уже заводской пресс-релиз Uz-Daewoo (стилистика оригинала сохранена), посвященный модернизированной «Нексии». Фонари, конечно, мелочь. Главное, что «Нексия» по сравнению с «пятеркой» предоставляет тот минимум благ, без которых дорога нередко в тягость. Кондиционер, гидроусилитель, электростеклоподъемники… Новый уровень?

Протиснуться между сиденьем и рулем (регулировки по высоте нет) непросто. Чтобы закрыть дверь, кисть придется выворачивать; похожее движение надо проделывать, чтобы дотянуться до кнопок стеклоподъемников. В ногах путаница – педали заметно смещены вправо. Сели? Тогда поговорим о технике-эстетике.

Конечно, цифровой одометр (на «пятерках» последних лет выпуска нет даже суточного счетчика!) штука хорошая. Но его белесый ореол забивает остальные приборы. «Музыка»? Вроде бы современная, читает MP3. Но звук такой, что хочется сделать потише. Обогрев заднего стекла работает, как советские глушилки вражьих голосов: нажал

На правах рекламы

«Ниссан» – самый жесткий автомобиль в нашей компании. Тем не менее в дальней дороге машина не утомляет.

кнопку – и получил шипение и хрип в эфире.

А вот 16-клапанный мотор с двумя верхними распределительными валами (DOHC) неплох. «Донц» уверенно везет в диапазоне 2000–4000 об/мин и бодрится на верхах, до 5500 об/мин. И никаких свойственных «Ладе» рывков. Коробка за долгие годы конвейерной жизни растеряла немецкую точность в выборе передач, но, к счастью, не до конца. Тормоза – после «пятерки» приличные, однако ABS также не предусмотрена.

«Дэу» способна ехать гораздо шустрее «Лады». Но переставка на «Нексии» оказывается сложнее, чем на «пятерке»! Рулю в околонулевой зоне не хватает обратной связи, машина не желает держать траекторию. В поворотах «Нексию» клонит, как подвыпившего гражданина на ветру.

Философия «Дэу», в общем, ясна. Автомобиль с огромным багажником и относительным комфортом для неамбициозных водителей, которым нет дела до средств активной (ABS) и пассивной безопасности. С этой ролью модель справляется, а потому, видимо, останется на рынке «до дней последних дон-

Nissan Almera Classic

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

В России присутствует с 2006-го, заменив снятую с производства «Алмеру». Предки – корейский «Самсунг-SM3», в свою очередь мутировавший из «Ниссана-Блюбёрд Силфи», продававшегося с 2000 по 2005 год.

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 1,6 л (107 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 5-ступенчатая механическая, 4-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ: PE, PE+, SE.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 461 000–556 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

(+) Неплохие мотор и трансмиссия, актуальный уровень безопасности, достойная эргономика.

(–) Жесткая подвеска, некоторая размазанность в управлении, нетрансформируемый салон.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА 7,9 — полная оценка по категориям в конце статьи

Отделка непритязательна, конструкция простовата (по современным меркам). Тем не менее понятен на ходу и ничем не раздражает.

«Алмера Классик» оказалась наиболее тяжелой. Ее массой и неспешным автоматом обусловлено третье место по разгонной динамике.

Лаконичное оформление, крупная оцифровка, удачная подсветка – показания читаются отменно.

Отопление и вентиляция в «Алмере» эффективны: даже в дождливую погоду стекла не запотевают, как в «Нексии» и «Ладе».

Отделочные материалы «Ниссана» дешевы, но к качеству сборки не придерешься.

ца». Сколько ей? «Нексия» впервые появилась в России в 1996 году. Недавно? Как сказать. Примерно тогда же мы начали знакомиться с Интернетом, который сумел за прошедшее время основательно изменить мир. А «Нексия» какой была, такой, за некоторыми исключениями, и осталась.

ЖИТЬ И ПОМНИТЬ

По сроку жизни ниссановской «классике» далеко до «классики» от «Лады», зато эту машину отлично знают во многих странах. В ее родословной и именах нетрудно запутаться. В прошлой жизни она была «Самсунгом», до этого опять-таки «Ниссаном». Сегодня, помимо России и Украины, продается в Центральной и Южной Америке как «Алмера», на Ближнем Востоке как «Санни». А в Колумбии и Мексике ее покупают под маркой «Рено-Скала». Чем же она привлекательна?

После мучений с «Ладой» и «Дэу» наконец-то попадаю в автомобиль, к которому не нужно приспосабливаться! Не надо бесконечно елозить, тщетно стараясь подогнать сиденье под себя. Двумя крутилками выставляю оптимальный угол наклона подушки, од-

На правах рекламы

НА ПРАВАХ РЕКЛАМЫ

ЗИМНЕЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ
НА ДИСКИ LAND ROVER

Приятно иногда побаловать себя. Купить итальянское портмоне из мягкой кожи тончайшей выделки или заказать изысканное перо ручной работы...

Сегодня Land Rover предлагает Вам стать обладателем еще одного шедевра современного дизайна – оригинальных колесных дисков по приятной цене. Приобретая второй комплект колес на зиму, вы избавляете себя от трат и утомительного ожидания на шиномонтаже. Побалуйте себя. Это очень приятно.

RANGE ROVER

LAND-ROVER

Информацию об официальных дилерах Land Rover Вы можете получить на сайте **www.landrover.ru** и по телефону горячей линии Land Rover **8-800-200-80-81.** Звонок бесплатный.

Несмотря на довольно высокий центр тяжести, в ездовых дисциплинах «Поло» кладет соперников на лопатки.

ним движением отклоняю спинку. Руль здесь не стремится к потолку и не лежит на коленях, к тому же регулируется по высоте. Педали именно там, куда просятся ботинки. Перед глазами удачно скомпонованный приборный щиток, под рукой приятно и точно щелкающие кругляши климата. Предусмотрено даже крепление детского сиденья «изофикс» и пара подушек безопасности.

И едет «Ниссан» современно. Двигатель разработки начала 2000-х уже с бесступенчатой регулировкой фаз впуска CVTC. Потому расход топлива и эластичность неплохи. Секундный проигрыш в наборе скорости «Фольксвагену» и «Нексии» окупается комфортом автоматической трансмиссии. Четырехступенчатый автомат не очень расторопен, зато не мечется между передачами. Переключения почти незаметны, особенно если ехать вполпедали. С торможением, в том числе в критических режимах, не возникает проблем – есть мягко работающая ABS. На скользком асфальте «Алмеру» немного уводит с прямой, но все равно уверенность замедления у нее не в пример «Ладе» и «Дэу».

Подвеска откровенно жесткая, транслирует на кузов весь дорожный

Volkswagen Polo Sedan

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Седан спроектирован в 2009 году специально для рынков России и Индии (там носит имя «Венто»). Сходит с конвейера завода под Калугой с лета 2010-го. В основе седана – одноименный хэтчбек пятого поколения.

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, 1,6 л (105 л.с.)
КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механика, 6-ступенчатый автомат.
КОМПЛЕКТАЦИИ:
Trendline, Comfortline, Highline.
ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
399 000–534 400 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

(+) Надежная управляемость, просторный салон, солидный дорожный просвет, хороший набор средств активной и пассивной безопасности.

(–) Соответствующая современному немецкому автомобилю цена, необходимость квалифицированного обслуживания.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,5** полная оценка по категориям в конце статьи

Быстрый и экономичный, компактный и вместительный, легкий в управлении и безопасный. Ну а трехкратная разница в цене – неизбежная плата за прогресс.

Калужская машина идеально держит прямую и позволяет филигранно дозировать замедление.

Максимум информации на минимуме площади – в духе современных тенденций.

Трансмиссию «Фольксвагена» отличает завидная точность переключений и удачно подобранные передаточные числа.

У «Поло» кнопки стеклоподъемников, центрального замка и регулировки зеркал сосредоточены под рукой водителя.

«мусор». На этом фоне немного удивили крены (правда, не столь глубокие, как у «Лады» и «Дэу»). «Ниссан», страдающий недостаточной поворачиваемостью, загоняешь в поворот насильно. Легкий руль приходится отклонять на большие углы. В общем, появившееся было желание ехать активно быстро пропало.

И все-таки «Алмера Классик» оставила приятное впечатление: она по-прежнему воспринимается современной. Помните пилотные серии «Звезд на льду»? А программу «Материнский капитал»? Вполне возможно, что да. Этот «Ниссан» появился у нас как раз вместе с первыми выпусками этих программ, в 2006-м. Не так давно, чтобы события того года окончательно выветрились из памяти.

НАША ЭРА

В детстве мы снимали дачу по сверхпрестижному ныне подмосковному направлению. Родители приезжали после работы на электричке, а когда оставались в Москве, я бежал «на угол» к таксофону и бросал в прорезь выданную бабушкой монетку, чтобы услышать родные голоса. Казалось, в 10 верстах, по Кольцевой,

На правах рекламы

Новости ЗАО «Кардан»

ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО КАРДАН

ЗАО «Кардан» – участник выставки «Интеравто», которая прошла в рамках Московского Международного Автомобильного Салона с 26 по 30 августа 2010 года.

На стенде были представлены как отработанные конструкции карданных валов для автомобилей 2105/2107, «Lada 4x4», «Chevrolet Niva» с крестовинами, так и новая продукция.

Продуктовая линейка ЗАО «Кардан» с 2011 года пополнится следующими видами продукции:

карданные валы с крестовинами для автомобилей **«Lada 4x4»**, **«Chevrolet Niva»** без пресс-масленок;

карданные валы с крестовинами для автомобилей **УАЗ «Patriot»**, **УАЗ «Hunter»**, **«Газель»**, а также трактора **«Беларус»**;

карданные валы с шарнирами равных угловых скоростей для автомобилей **«Lada 4x4»**, **«Chevrolet Niva»**;

промежуточный карданный вал для **«Chevrolet Niva»**.

ЗАО «Кардан» стабильно обеспечивает высокий уровень качества. Это подтверждается международным сертификатом соответствия системы менеджмента качества предприятия ISO 9001:2008, полученным 09 февраля 2010 года, а также высокой оценкой уровня качества продукции со стороны ОАО «АВТОВАЗ».

Отличительные особенности продукции ЗАО «Кардан»:

- фирменная картонная упаковка;
- маркировка карданного вала иглоударным способом;
- наличие бирки ОТК;
- наличие DAT-стикера с СМС-кодом.

Подробности - на www.cardan-syzran.ru
г. Сызрань, ул. Гидротурбинная, 13
Тел./факс: (8464) 37-03-38, 37-25-18, 37-15-29

Спартанский интерьер «Лады» с годами менялся несильно. Заметнее падало качество сборки и материалов отделки.

Втроем в «пятерке» не езда – мука. Особенно жаль среднего пассажира, под ногами которого высоченный тоннель.

Сиденья «Нексии» в сравнении с немецкими мягче и толще, водителю сложнее протиснуться между рулем и подушкой.

В «Дэу» троим чуть лучше, чем в «Ладе». Но переднего пассажира и водителя они настоятельно попросят подвинуться.

В скромном интерьере «Ниссана», наконец, понимаешь, что в машине можно ехать не без удовольствия.

Над головами пассажиров нависает потолок, зато вогнутые спинки передних сидений дают место коленям.

«Поло»: удобное сиденье с большим диапазоном продольных перемещений, регулируемый по высоте и вылету руль.

Салон наиболее широкий в задней части и, бесспорно, самый удобный.

проходила граница цивилизации. Ведь ни мобильных телефонов, ни продуктового изобилия, ни доступных автомобилей не водилось.

Теперь риэлторы оперируют понятием «дальняя дача». Люди покупают участки за 100, 200, 300 километров. Идут на это в том числе и потому, что ощущения от дороги совсем другие.

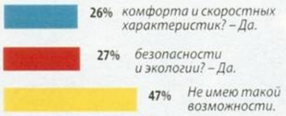
В «Поло» после предыдущих машин словно летишь, особенно по хорошему асфальту. Усилитель руля электрический с переменной производительностью, подачей топлива заведует компьютер, а его «коллега» спроектировал удобный интерьер. Да, некоторые многозначительно стучат по передней панели – эхо, дескать. Но позвольте, никто не обещал за умеренные по современным меркам деньги шикарную машину. Практичную – да!

Здесь удобно и водителю, и пассажирам. Сиденье регулируется по высоте, руль – в двух плоскостях. Сзади для двоих раздолье, хотя троим плечистым места впритык: обычная ситуация для «переростков», выращенных из компактных машин посредством удлинения базы. Багажник? Литраж больше только у «Нексии», но по части формы и трансформации впереди «Фольксваген»; спинка заднего сиденья – несимметричная разрезная. И конечно, одна из основных составляющих неутомительной езды – тишина. Шум мотора не угнетает даже при интенсивном разгоне, на разрешенных правилами скоростях не слышен и ветер.

Тандем двигатель-коробка работает слаженно. Надо только привыкнуть к длинноходной педали сцепления – и щелкай себе передачи точным рычагом. На высокой скорости машина абсолютно ручная: малейшее отклонение баранки – и «Поло» смещается в нужную сторону под приятный рост усилия на руле. Он, конечно, не спортсмен – российская машина приподнята над дорогой в сравнении с европейским хэтчбеком, – но уверенность и контроль над

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Вы готовы платить за прогресс ради улучшения…



ЕСЛИ НА ДОРОГЕ ЛОСЬ

…тогда его придется объезжать! Сергей Воскресенский делится впечатлениями от переставки.

«Лада-2105»: скорость выполнения маневра 85,2 км/ч.

Поначалу становится страшно, стоит только перейти от штатных движений рулем к более-менее экстремальным. С привычного алгоритма рулежки сбиваешься из-за неудобной посадки, авто пугает огромными кренами и задумчивостью реакций. Словно сам на себя успеваю посмотреть со стороны: вот повернут руль, вот начали закручиваться кузов и подвески, вот, наконец, среагировал весь автомобиль. Но приспосабливаешься! И в конечном счете справляешься с задачей. Хотя все равно страшновато…

«Дэу-Нексия»: скорость выполнения маневра 87 км/ч.

Она как конструктор: собрана из множества удачных деталей. По отдельности все неплохо, но вместе… Шины вроде бы держат, подвеска работает, а «Нексия» каждый раз едет по-новому, совершенно игнорируя желания водителя. Возможно, у нее не в порядке углы установки колес. Так или иначе, в аварийной ситуации эта машина ведет себя гораздо менее предсказуемо, чем ожидаешь.

«Ниссан-Алмера Классик»: скорость выполнения маневра 95 км/ч.

Автомобиль понятен и прогнозируем. Никаких сюрпризов типа резких заносов. Необходимо привыкнуть лишь к большим углам поворота руля. В остальном все просто: очень мягкие скольжения в переходных режимах и четкая грань. По достижении предела возможностей просто перестаешь попадать в размеченный коридор.

«Фольксваген-Поло Седан»: скорость выполнения маневра 98,3 км/ч.

Резкие, точные реакции, минимальные запаздывания, четкое следование заданной траектории. «Поло» заводит, провоцирует на экстремальные действия. И, что главное, выполняет обещанное. На предельных скоростях есть склонность к заносу и колебаниям. Но даже в этом случае «Поло» сохраняет цепкость, позволяющую до тонкостей контролировать его поведение. В общем, современный автомобиль – отлично настроенный и доведенный.

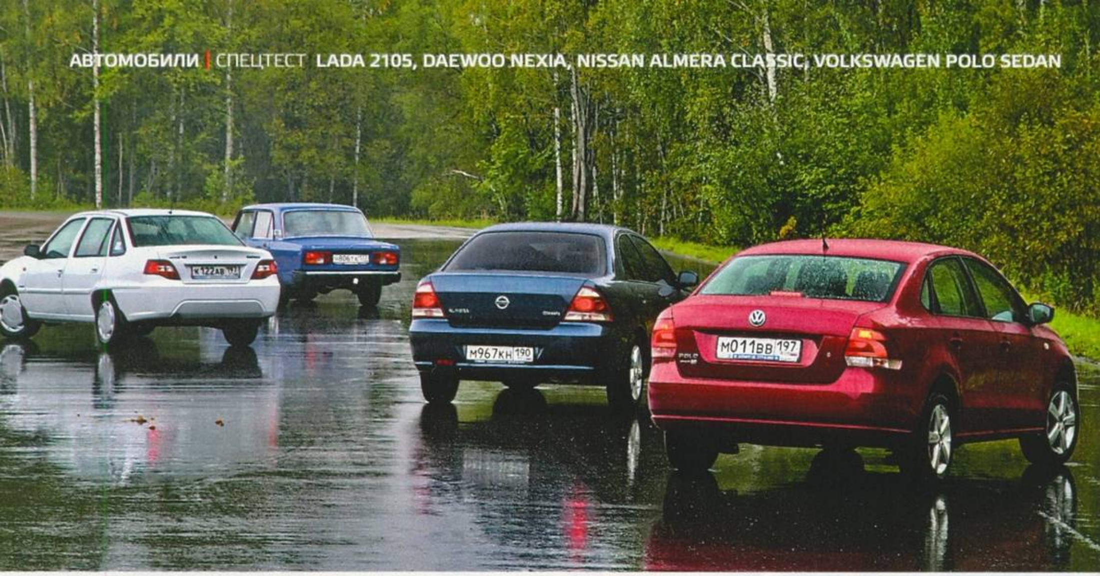
ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	LADA 2105	DAEWOO NEXIA	NISSAN ALMERA CLASSIC	VOLKSWAGEN POLO SEDAN
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4145/1620/1446	4482/1662/1393	4510/1710/1450	4384/1699/1465
база	2424	2520	2535	2552
колея спереди/сзади	1365/1321	1400/1406	1480/1480	1460/1498
Объем багажника, л	358	530	460	460
Радиус поворота, м	5,9	5,4	5,3	5,4
Масса снаряжен./полная, кг	1060/1460	1025/1460	1185/1700	1159/1660
Время разгона 0–100 км/ч, с	17,0	11,0	13,9	10,5
Макс. скорость, км/ч	150	185	177	190
Топливо/запас топлива, л	А92/39	А92/50	А92/55	А95/55
Расход топлива, л/100 км: загородный/городской/ смешанный цикл	н.д./8,5/н.д.	6,5/9,3/н.д.	6,0/10,4/7,6	5,1/8,7/6,5
Двигатель				
Расположение	спереди продольно	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	Р4/8	Р4/16	Р4/16	Р4/16
Рабочий объем, см^3	1568	1598	1596	1598
Степень сжатия	8,5	9,5	9,5	10,5
Мощность, кВт/л.с.	54/73 при 5300 об/мин	80/109 при 5800 об/мин	79/107 при 6000 об/мин	77/105 при 5250 об/мин
Крутящий момент, Н·м	116 при 3750 об/мин	150 при 4000 об/мин	146 при 3600 об/мин	153 при 3800 об/мин
Трансмиссия				
Тип	заднеприводная	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	М5	М5	А4	М5
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/з.х.	3,67/2,10/1,36/1,00/0,82/3,53	3,82/2,16/1,48/1,12/ 0,89/3,33	2,86/1,56/1,00/0,70/–/2,31	3,46/1,96/1,28/0,88/0,67/3,18
Главная передача	3,90	3,55	4,34	4,55
Ходовая часть				
Подвеска: спереди	на двойных поперечных рычагах	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»
сзади	зависимая пружинная	упругая поперечная балка	упругая поперечная балка	упругая поперечная балка
Рулевое управление	червяк-ролик	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые/барабанные	дисковые вентилируемые/ барабанные	дисковые вентилируемые/ барабанные	дисковые вентилируемые/ барабанные
Размер шин	175/70R13	185/60R14	185/65R15	195/55R15

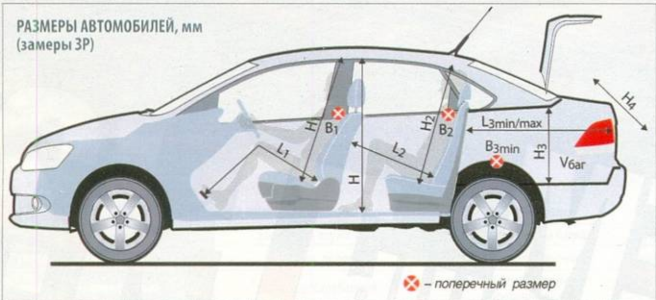
РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики	LADA 2105	DAEWOO NEXIA	NISSAN ALMERA CLASSIC	VOLKSWAGEN POLO SEDAN
Снаряженная масса, кг	1052	1082	1218	1133
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	558 (53)/494 (47)	662 (61)/420 (39)	749 (61)/469 (39)	660 (58)/473 (42)
Дорожный просвет, мм	135	150	140 (защита двиг.)	170
Динамические качества				
Разгон, с	Погрешность спидометра 5,7%	Погрешность спидометра 4,6%	Погрешность спидометра 4,9%	Погрешность спидометра 5,5%
Эластичность				
Время разгона, с: 60–100 км/ч (IV)	17,6	11,5	7,5*	11,9
80–120 км/ч (V)	37,3	17,9	10,6*	19,8
Выбег, м:				
120–50 км/ч	1241	1298	1392	1614
50–0 км/ч	611	522	657	772
Торможение со 100 км/ч:				
тормозной путь, м	58,2	51,6	42,2	40,2
замедление, м/с^2	6,6	7,5	9,1	9,6

*Положение селектора D, в режиме «кикдаун».



РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм (замеры ЗР)



Модель	L_1	L_2	H	H_1	H_2	B_1	B_2	$L_{3min/max}$	B_{3min}	H_3	H_4	$V_{баг.}$, л
LADA 2105	895–1055	565–760	1130	950	945	1315	1310	640/1000	905	505	550	300
DAEWOO NEXIA	940–1110	600–795	1155	990	915	1310	1315	970	1005	495	465	424
NISSAN ALMERA CLASSIC	915–1095	645–890	1175	995	890	1340	1340	955	1060	515	430	348
VOLKSWAGEN POLO SEDAN	955–1150	635–880	1180	1010	935	1380	1370	1010/1830	1010	585	455	400

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
LADA 2105	5	6	9	6	6	6	6	4	6	6	8	6	7	9	6	6,4
DAEWOO NEXIA	5	7	7	5	7	8	9	6	6	7	8	7	8	8	8	7,1
NISSAN ALMERA CLASSIC	8	8	8	8	8	7	8	8	8	8	7	8	8	8	8	7,9
VOLKSWAGEN POLO SEDAN	9	8	8	9	9	9	9	9	9	9	8	8	9	8	7	8,5

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

скоростью «Поло» обеспечивает в полной мере.

Чем запомнится 2010-й? Например, тем, что хэтчбек «Поло», из которого и сделан российский седан, стал победителем европейского конкурса Car Of The Year. Еще не выпущенные калужские седаны уже раскуплены до конца года. Интересно, какими мы вспомним их лет через сорок?

***

Итак, необычный тест-сравнение завершен. Более наглядное доказательство тому, как далеко уехали современные машины от тех, на которых передвигались наши отцы, представить сложно. Автомобили стали лучше практически по всем статьям. И, что немаловажно, прогресс сделался доступнее. Ведь в «старые добрые» времена накопить на «Жигули» очень многим было куда сложнее, чем сегодня даже на «Поло». **ЗР**

Михаил Гзовский: «Вопреки распространенному мнению, современный седан европейской разработки по совокупности качеств приспособлен к нашим условиям лучше, чем автомобиль, выпускаемый здесь уже 30 лет».

Как должен водить настоящий джигит? Что делать, если ездишь на «Жигулях», а хочется «Волгу»? Заезжайте в почтамт ноября – узнаете!

Брак по-итальянски?

Машины концерна ФИАТ чаще других удостаивались премии «Автомобиль года». Так почему же россияне сегодня не считают итальянскую марку достойной внимания? Размышляет нижегородец Андрей Попов.

В далеких семидесятых компания сделала Советскому Союзу хороший подарок – ВАЗ-2101. Сейчас уже трудно рассуждать, что было бы, не случись этого. Но можно точно сказать, что классические модели ВАЗ сделали ФИАТу репутацию в России. И до сих пор, увы, делают. Многие россияне уверены, что автомобили с фиатовским шильдиком такие же ненадежные, ржавеющие в первый год и архаичные по конструкции, как нынешние заднеприводные модели ВАЗ!

Один из моих собеседников, услышав, что я ездил на тест-драйв нового «Браво», презрительно поморщился – дескать, такой же хлам, как «Жигули»! И был удивлен, что моя пожилая «Темпра» пробежала уже почти 500 тыс. км без капремонта, причем с родным сцеплением! Но вот другой пример: разговаривал я с человеком о новой модели «Крома»; тот даже не знал, как она выглядит, но уже имел негативное мнение – мол, ФИАТ по определению не может стоить таких денег! Меня, как любителя марки в частности и итальянского автопрома в целом, это стало сильно задевать. И я решил разобраться, что к чему.

В 1990 году ФИАТ решил выйти на тогда еще советский рынок с новой моделью «Темпра». Никите Михалкову было поручено отснять рекламный ролик специально для СССР. Тот пошел дальше и снял целый фильм – «Автостоп». Получилось неплохо, но, как мне кажется, заказчик допустил серьезный просчет: тогда покупать новый ФИАТ у нас просто некому было. Кроме того, в то время наш рынок не был приоритетным для концерна. А зря! Займи ФИАТ в период с 1993 по 1997 год хоть небольшую часть российского рынка, сейчас его машин бегало бы по нашим дорогам в разы больше. Что же мешает сделать это ныне?

Во-первых, самая больная тема – сервисная поддержка. Она даже на два с минусом не тянет. У нас в Нижнем Новгороде два дилера, и оба никакие. Более того, напротив здания одного из них совсем недавно красовалась растяжка, поставленная кем-то из клиентов: «Хочешь проблем – купи ФИАТ!». На любом форуме найдешь массу негативных отзывов об обслуживании «итальянцев» в официальном сервисе. Так работать нельзя!

Во-вторых, реклама. Человек не купит товар, если он о нем не знает. Многие только в разговоре со мной и узнавали, что, кроме «Албеа», есть другие «фиаты», более современные и красивые. Люди никогда о них не слышали! Название этой марки для русского слуха несет чаще всего только негатив, а потому в автосалон за машинами пойдут только те покупатели, которые их увидели. Потому что в итальянские автомобили влюбляешься глазами.

В-третьих, отделы продаж в автосалонах. Менеджеров оттуда надо гнать всех поголовно! Такого нежелания продать машину я не видел нигде. Шел с менеджером смотреть «Гранде Пунто», а он мне расписывал, какие у них хорошие автомобили марки «СанЙонг» – мол, лучше посмотреть их. В итоге я развернулся и уехал, так и не дойдя до «Пунто». А в салоне до сих пор стоят нераспроданные авто 2008 года выпуска.

Уважаемые фиатовцы! Я боюсь, что мою любимую марку на нашем рынке постигнет судьба недавно ушедшей прочь «Альфа Ромео». Дарю идею. В каждом городе есть интернет-сообщества автомобилистов – сам состою в одном из них. Поверьте, это идеальная почва для распространения информации о машине. Так организуйте хотя бы тест-драйвы! У вас получаются вкусные и изысканные блюда, но нужно учиться сервировать стол.

ВАЗ-24

Недавно, возвращаясь из гаража, увидел интересный объект. Издалека показалось, стоит обыкновенная «Волга», но когда подошел поближе, то не смог сдержать улыбку. «Волга»-то явно сделана из «Жигулей». Да как серьезно сделана!

Александр, Оренбург

Не трамвай – объедет

Несколько дней подряд наблюдал, как на автобусной остановке (Звенигородское шоссе, 27) уютно пристроился «Шевроле». Ни один наряд ГИБДД, ни один эвакуатор не обращал на него внимания. Хотя другие машины, что победнее, увозили за малейшую провинность. Получается, чем богаче авто и чем наглее себя ведешь, тем меньше с тебя спросу. Как говорится, у нас все равны, но некоторые равнее… И все-таки госномер нарушителя я записал и передал в редакцию – а вдруг?..

Андрей Коновалов, Москва

От редакции. *Представителям ГИБДД сообщим этот номер по первому требованию.*

АВТОВАЗ и Кавказ

У меня вызывает умиление, когда читатели ЗР негодуют, что кто-то, мол, проехал на запрещающий сигнал светофора. Видели бы, как ездят у нас! Да не подобает джигиту ждать, когда красный сменится на зеленый!

Я студент. Год назад купил старенькую «семерку», чтобы в свободное время заниматься частным извозом. Буквально через неделю мне в корму въехал один нетрезвый товарищ. Пока я думал, рихтовать машину или нет, в ее зад за месяц впечатались еще три раза!!! И все – «приоры»! Я вообще считаю, что АВТОВАЗ должен молиться на Кавказ. Столько «приор», «калин» и «самар» нет, наверное, ни в одном другом уголке России. А как их тут тюнингуют! В Дагестане считается нормой, когда стоимость наворотов превышает стоимость самого авто. Брат облепил свою «Самару» матовой пленкой (70 000 руб.), присобачил диски на 17 дюймов (60 000 руб.), где-то надыбал аудиосистему «Марк Левинсон» (говорит, купил у хозяина разбитого «Лексуса») с 16 динамиками, отвалил 40 000 руб. за номера с тремя семерками. Тонировка, ксенон – как само собой разумеющееся. «Крякалка» в Махачкале стоит на доброй половине авто, и у меня тоже – обижаете! А после запрета ксенона местные умельцы втыкают его в фонари заднего хода: не пропадать же добру!

Автострахование – самый прибыльный в Дагестане бизнес, потому что никто не получает компенсацию: все решается на месте. Негласное правило: если пострадавшему авто меньше года и оно небитое (что большая редкость), то виновник аварии покупает его, как есть, а остальное – его проблемы. Даже дежурный по ГИБДД намекает, что надо «разобраться по-мужски»! Сам был свидетелем, как мужик, протаранивший на своей «Калине» новенький «Ауди-Q7», спокойно взял ключи у хозяина джипа и поехал с ним к нотариусу переоформлять на него квартиру.

Особая головная боль для автомобилистов – местные маршруточники на раздолбанных в хлам «газелях» и таксисты, которые вечно куда-то спешат. Отсюда еще одно негласное правило: никогда ни маршрутку, ни такси справа не обгонять.

Кому мало адреналина и седых волос на голове – приезжайте к нам!

С уважением,

Магомед, Махачкала

ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ | ПОДДЕЛКА

Истина – внутри?

Материал «Средства самолечения» (ЗР, 2010, № 5) вызвал мгновенную реакцию московской фирмы «Фармкомплектация»: настоящие аптечки «Фарко» не такие!

«Неправильных» аптечек на прилавках много. Остается только объяснить потребителю, как должен выглядеть оригинал. А это непросто: футляры и названия совпадают, этикетки практически одинаковые… К сожалению, у покупателя остается единственный способ отличить «правильную» аптечку от «неправильной» – открыть и проверить содержимое.

Оригинал «Фарко» показан на фото. Обращаем ваше внимание на то, что это аптечка нового образца (старые с 1 июля начали уходить в отставку). Напоминаем: внутри не должно быть никаких обрезков марли, бинтов без упаковки с красным крестом и т. п. Подробное описание «правильной» аптечки – в ЗР, 2010, № 7.

Пермские креативы

В Пермской области живут и работают креативные дорожники. Такой знак установлен на трассе Екатеринбург – Пермь возле села Бикбарда: он предупреждает о начале дороги с плохим покрытием. А на обратной стороне висит «позитивный» смайл: там начинается хорошая дорога!

Руслан Гарифянов, Екатеринбург

Моторожец или запоцикл?

В родном городе обнаружил гибрид автомобиля и мотоцикла.

Виктор Левин,
Новоуральск Свердловской обл.

Для тех, кто вообще не въехал

Фото я назвал: «Для особо одаренных».

Евгений Кочетков, Московская обл.

P.S. Друзья! Пожалуйста, указывайте в своих посланиях контактные телефоны и место проживания! Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте: ***kolodochkin@zr.ru.***

Ноябрьским почтамтом руководил Михаил КОЛОДОЧКИН

Конкурс красоты

Большинство участников нашего традиционного исследования совсем недавно обновили. Красотой и молодостью любовался Павел Леонов.

– стоимость. – гарантия производителя. – межсервисный интервал.

Технические данные в таблицах приведены для самых дешевых модификаций.

Toyota Yaris

«Ярис» второго поколения дебютировал в 2005 году. По сравнению с предшественником он подрос во всех измерениях, поэтому внутри даже рослым пассажирам не будет тесно. Плата за это – маленький багажник. Его объем можно увеличить, сдвинув задние сиденья, но покупки все же придется совершать осмотрительно. Зато для всяких мелочей места хоть отбавляй – в салоне восемь бардачков. Единственный для « Яриса» двигатель объемом 1,33 л (101 л.с.) работает в паре с 6-ступенчатой коробкой передач, механической или роботизированной. Также можно выбрать тип кузова (3- или 5-дверный хэтчбек). Комплектаций всего две, зато уже в базовой есть фронтальные и боковые подушки безопасности, ABS, EBD, усилитель экстренного торможения, кондиционер, иммобилайзер, электропакет и т. д. Тест – ЗР, 2006, № 12.

- от 705 000 рублей
- 36 месяцев или 100 000 км
- 12 месяцев или 10 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,33 л, 101 л.с., М6, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 175 км/ч, разгон до 100 км/ч – 11,7 с, средний расход топлива – 5,3 л/100 км, объем багажника – 272 л.

Hyundai Santa Fe Classic

У себя на родине «Санта-Фе» первого поколения давно снят с производства, но его до сих пор (с 2007 года) собирают на Таганрогском автомобильном заводе. Чтобы первенца не путать с моделью нового поколения, к названию прибавили «Классик». Устаревшую внешность, интерьер и отчасти конструкцию с лихвой компенсирует доступная по нынешним меркам цена. В активе также энергоемкая подвеска, вместительный салон и багажник, постоянный полный привод (момент распределяется в соотношении 60:40 в пользу передней оси). Трансмиссия 4WD положена всем автомобилям с бензиновым 2,7-литровым V6 (173 л.с.), если же стоит дизельный двигатель 2,0 л (112 л.с.), то она присутствует лишь в самых дорогих комплектациях. Мотор большего объема агрегатируют исключительно с АКП, а 2-литровый – как с автоматом, так и с механикой. Тест – ЗР, 2010, № 1.

- от 713 900 рублей
- 36 месяцев или 100 000 км
- 12 месяцев или 10 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: дизельный 2,0 л, 112 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 168 км/ч, разгон до 100 км/ч – 14,5 с, средний расход топлива – 7,5 л/100 км, объем багажника – 850–2100 л.

FIAT Sedici

«Седичи», как и его брат-близнец SX4, – плод кооперации компаний ФИАТ и «Сузуки», обе модели собирают в Венгрии на одном заводе. Дизайн разрабатывал маэстро Джуджаро, поэтому автомобили выглядят очень привлекательно. Различаются они лишь некоторыми деталями. Несмотря на это, «итальянец», в отличие от «японца», особым спросом не пользуется. Дело в том, что SX4 предлагает больший выбор модификаций и стоит дешевле своего «родственника». Зато последний более щедро оснащен. Устанавливаемый под капот ФИАТа двигатель объемом 1,6л (107 л.с.) с системой изменения фаз газораспределения VVT работает в паре с 5-ступенчатой механикой или 4-ступенчатой АКП. Но машины с интеллектуальной системой полного привода предлагают только на «ручке».

- от 721 500 рублей
- 24 месяца без ограничения пробега
- 12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 107 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 170 км/ч, разгон до 100 км/ч – 10,8 с, средний расход топлива – 7,6 л/100 км, объем багажника – 270–670 л.

Ford C-MAX

Хотя после фейслифтинга из названия модели исключили слово «Фокус», родство угадывается безошибочно – платформа ведь у них общая. Салон компактвэна трансформируемый. К примеру, вместо заднего дивана можно оставить лишь два кресла, значительно улучшив комфорт седокам. Помимо базового бензинового мотора (1,6 л, 100 л.с.), на C-MAX устанавливают двигатели объемом 1,8 л (125 л.с.), 2,0 л (145 л.с.), а также дизельный 2,0 л (136 л.с.). Двухлитровые агрегатируют как с МКП с пятью передачами, так и с автоматами (на бензиновой версии 4-ступенчатый, на дизельной – 6-ступенчатый). Автомобили доступны в четырех комплектациях, а с учетом набора силовых агрегатов выбор расширяется до 11 модификаций. В конце сентября на парижском автосалоне представили преемника. Тест – ЗР, 2008, № 12.

- от 721 700 рублей
- 36 месяцев или 100 000 км
- 12 месяцев или 20 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 100 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 175 км/ч, разгон до 100 км/ч – 12,9 с, средний расход топлива – 6,9 л/100 км, объем багажника – 460–1620 л.

Mazda 6, седан

Стильный, выразительный седан D-класса в этом году претерпел изменения. При оформлении внешности обошлись без хирургического вмешательства, ограничившись легким макияжем: слегка изменили бамперы, оптику, прямоугольные противотуманные фары заменили круглыми, предложили новые цвета окраски кузова. Внутри пересмотрели материалы отделки, упразднили систему CF-Net, отвечающую за управление борткомпьютером, «музыкой», климат-контролем и навигацией. Также поколдовали над настройками подвески, добавили систему помощи при трогание в горку HLA (только на машинах с МКП). Но самое главное – наиболее мощный (170 л.с.) двигатель объемом 2,5 л отныне состыковывают с автоматической коробкой передач. Помимо седанов, к нам завозят и хэтчбеки; они дороже на 20 000 рублей. Тест – ЗР, 2010, № 7.

от 729 000 рублей

36 месяцев или 100 000 км

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,8 л, 120 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 196 км/ч, разгон до 100 км/ч – 11,4 с, средний расход топлива – 6,4 л/100 км, объем багажника – 519 л.

MINI One

Концерн БМВ выпустил ремейк культового автомобиля в 2001 году. Весной 2010-го машину в очередной раз обновили: перерисовали бамперы, установили динамические стоп-сигналы (мигают при интенсивном торможении), перенастроили подвеску (в сторону улучшения комфорта), усовершенствовали аудиосистему и навигацию, впервые предложили (в качестве опции) адаптивные фары, а также новые цвета окраски кузова и колесные диски, поколдовали над моторами (все – бензиновые, объемом 1,6 л, с регулированием фаз газораспределения и непосредственным впрыском топлива). Самый слабый на версии One отныне выдает 98 л.с., на Cooper – 122, а на Cooper S – 184 л.с. Это добавило МИНИ резвости, но главное – улучшились показатели экономичности и экологичности (отвечают нормам токсичности Евро IV). Тест – ЗР, 2008, № 12.

от 730 000 рублей

24 месяца без ограничения пробега

зависит от условий эксплуатации

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 98 л.с., М6, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 186 км/ч, разгон до 100 км/ч – 10,5 с, средний расход топлива – 5,4 л/100 км, объем багажника – 160–680 л.

Renault Scenic

Пятиместный однообъемник третьего поколения представили в 2009 году на женевском автосалоне. Оправдывая свое предназначение, «Сценик» располагает вместительным салоном, в нем без проблем разместятся пятеро взрослых пассажиров. Задний ряд состоит из трех отдельных сидений, которые перемещаются на 130 мм в продольном направлении; их спинки фиксируются в пяти положениях. При необходимости задний ряд можно сложить или полностью демонтировать. Выбор силовых агрегатов ограничен двумя вариантами: 1,6 л (110 л.с.) с 6-ступенчатой механикой или 2,0 л (138 л.с.) с вариатором CVT. Комплектаций тоже две, обе довольно щедрые. Жаль только, что ESP доступна лишь в качестве опции для дорогого исполнения. И то в пакете «Комфорт» с биксеноновыми фарами, «музыкой», легкосплавными колесами и т. д. за 60 000 рублей.

от 730 000 рублей

36 месяцев или 100 000 км

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 110 л.с., М6, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 185 км/ч, разгон до 100 км/ч – 12,6 с, средний расход топлива – 7,4 л/100 км, объем багажника – 437–522 л.

Volvo C30

Стильная «тридцаточка», несмотря на свой возраст, по-прежнему приковывает взгляды окружающих. В этом году представили фейслифтинговую версию. Основательно перекроили передок, причем, помимо эстетического, нововведения носят и практический характер: в случае аварии С30 более лоялен к пешеходам. Предложили новые варианты внутренней отделки, теперь их целых двадцать четыре. На поклонников активного стиля управления рассчитано новое спортивное шасси R-Design, которое можно заказать в качестве опции. Под капот имплантируют моторы объемом 1,6, 2,0 или 2,5 л мощностью 100, 145 и 230 л.с. соответственно. Коробки передач: М5 (1,6 л), автоматизированная 6-ступенчатая Powershift (2,0 л), М6 и А5 (2,5 л). Помимо четырех фиксированных комплектаций, доступны различные пакеты оборудования. Тест – ЗР, 2010, № 3.

от 739 900 рублей

24 месяца без ограничения пробега

12 месяцев или 20 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 100 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 185 км/ч, разгон до 100 км/ч – 11,8 с, средний расход топлива – 7,0 л/100 км, объем багажника – 233 л.

Mazda 5

Несмотря на то что в этом году в Женеве дебютировало второе поколение «пятерки», в салонах до сих пор продают «Мазды» предыдущей генерации. Внешность автомобиля соответствует спортивному имиджу компании. Под стать ей настройки подвески и рулевого управления. Но для покупателей компактвэнов важнее все же практичность. И с этим никаких проблем. За трансформацию салона отвечает система Karakuri, которая позволяет не только перемещать сиденья второго ряда в продольном направлении, но и заменять среднюю секцию, например, подлокотник или просто ее складывать, освобождая проход на третий ряд. Сдвижные двери, открывая широченный проем, существенно облегчают посадку и высадку. В качестве опции их оснастят электроприводом с защитой от защемления. Тест – ЗР, 2008, № 12.

от 750 870 рублей

36 месяцев или 100 000 км

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,8 л, 115 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 182 км/ч, разгон до 100 км/ч – 11,3 с, средний расход топлива – 7,5 л/100 км, объем багажника – 112–857 л.

Nissan Qashqai

Один из самых популярных кроссоверов на нашем рынке (за десять месяцев продано свыше 11 000 экземпляров) в этом году обновили. Изменений во внешности, в салоне и технической начинке минимум: перелицована передняя часть, установлены новые задние фары и панель приборов, перенастроена подвеска. Машины с базовым 1,6-литровым (115 л.с.) двигателем имеют привод только на переднюю ось. Система ALL-MODE 4×4, отвечающая за полный привод, положена автомобилям с 2-литровым (150 л.с.) мотором. За такие версии просят от 953 000 рублей. Коробки передач: М5, М6 или вариатор CVT. Всего, с учетом силовых агрегатов, трансмиссии и комплектаций, предлагают 24 различные модификации. Помимо этого продают семиместную модификацию «Кашкай+2» с удлиненной на 135 мм базой и третьим рядом сидений. Тест – ЗР, 2010, № 6.

от 753 000 рублей

36 месяцев или 100 000 км

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 115 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 178 км/ч, разгон до 100 км/ч – 11,8 с, средний расход топлива – 6,6 л/100 км, объем багажника – 410–1513 л.

Peugeot 3008

Кроссовер от «Пежо», построенный на базе хэтчбека 308 (те же моторы, силовая структура кузова, колесная база и т. д.), поступил в продажу после Московского международного автосалона. Хотя фирма позиционирует модель 3008 как «паркетник», привод у нее исключительно передний. Для улучшения проходимости применили интеллектуальную противобуксовочную систему Grip Control, имитирующую блокировки дифференциалов (только в качестве опции, и то не во всех комплектациях). Она имеет несколько режимов работы («стандарт», «песок», «грязь», «снег»), но полноприводную трансмиссию все же не заменит. Поэтому в 2011 году обещают выпустить гибридную версию с электромотором в приводе задних колес. Двигатели только бензиновые объемом 1,6 л (мощность 120 или 156 л.с.). Коробки передач: М5 (120 л.с.), М6 или А6 (156 л.с.).

от 769 000 рублей

24 месяца без ограничения пробега

12 месяцев или 20 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 120 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 185 км/ч, разгон до 100 км/ч – 11,8 с, средний расход топлива – 7,1 л/100 км, объем багажника – 435–1245 л.

KIA Magentis

«Маджентис» второго поколения дебютировал в 2005 году. Он создан на платформе «Хёндай-Соната». Недавно его подвергли рестайлингу: существенно подкорректировали внешность (особенно переднюю часть), обновили материалы отделки. Главный козырь автомобиля в том, что за стоимость хорошо упакованной малолитражки вы получаете седан размером почти бизнес-класса. Нынче двигатель выбрать не удастся – в продаже машины лишь с бензиновым 2-литровым 150-сильным, который состыковывают с 5-ступенчатой МКП или 4-ступенчатым автоматом. Хотя еще недавно торговали автомобилями с более мощным мотором объемом 2,7 л (193 л.с.). Возможно, их продажи возобновят. Список комплектаций насчитывает шесть позиций. Сейчас на эту модель КИА предоставляют скидку – 50 000 рублей.

от 769 900 рублей

60 месяцев или 150 000 км

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 2,0 л, 150 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 210 км/ч, разгон до 100 км/ч – 11,1 с, средний расход топлива – 7,5 л/100 км, объем багажника – 500 л.

Mazda BT-50

Пикап появился на свет в 2006 году, и уже в 2008-м его модернизировали. Изменения не глобальные: слегка подретушировали оформление передка, поменяли подсветку дисплея с зеленой на красно-оранжевую, добавили новые варианты окраски (включая двухцветные) и в самой дорогой комплектации салон обтянули кожей. В моторном отсеке трудится безальтернативный 2,5-литровый дизель (143 л.с.) с турбонаддувом, причем развиваемый им момент в 330 Н·м доступен уже с 1800 об/мин. Коробка передач только механическая 5-ступенчатая, хотя здесь не помешал бы автомат. Благодаря системе дистанционного управления муфтой свободного хода (RWF), переднюю ось можно подключать на скорости до 100 км/ч. К нам поставляют автомобили только с четырехдверной кабиной. Тест – ЗР, 2007, № 10.

от 777 000 рублей

36 месяцев или 100 000 км

12 месяцев или 15 000 км (замена масла каждые 6 месяцев или 10 000 км)

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: дизельный 2,5 л, 143 л.с., М5, подключаемый полный привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 158 км/ч, разгон до 100 км/ч – 12,5 с, средний расход топлива – 8,9 л/100 км, грузоподъемность – 1219 кг.

Toyota iQ

Самый короткий автомобиль на нашем рынке (длина от носа до хвоста 2985 мм), хотя по ширине (1680 мм) вполне соответствует компактному классу. Несмотря на скромные габариты, iQ набрал пять звезд в крэш-тестах EuroNCAP. Посадочная формула 3 + 1 подразумевает, что передний пассажир сидит, чуть сместившись вперед, – тем самым освобождается дополнительное пространство сзади. Единственный двигатель объемом 1,33 л (98 л.с.) в тандеме с вариатором обеспечивает машине достойную динамику. Комплектация тоже одна, зато подразумевает наличие девяти (!) подушек безопасности, ABS, усилителя экстренного торможения, систем курсовой устойчивости (VSC+), распределения тормозных усилий (EBD) и противобуксовочной (TRC), климат-контроля, полного электропакета и т. д. Жаль, цена в число достоинств модели не входит. Тест – ЗР, 2009, № 10.

от 777 777 рублей

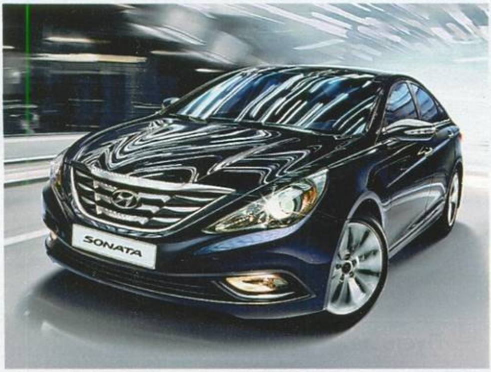
36 месяцев или 100 000 км

12 месяцев или 10 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,33 л, 98 л.с., вариатор, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 170 км/ч, разгон до 100 км/ч – 11,6 с, средний расход топлива – 5,1 л/100 км, объем багажника – 32–240 л.

Сладкая музыка



В салонах «Хёндай» покупатели могут оценить новую «Сонату». На российский рынок поставляют машины с двигателями 2,0 л (150 л.с.) и 2,4 л (178 л.с.). Первый работает в паре с 6-ступенчатой механикой либо с автоматом Shiftronic, для второго предусмотрен исключительно автомат. Комплектаций три: Comfort, Style и Prestige.

В списке базового оснащения – иммобилайзер, подогрев передних сидений, климат-контроль, борткомпьютер, литые колеса 205/65R16, полноразмерная запаска. Новинку можно приобрести за 899 900 руб. Самый доступный вариант с автоматом стоит 954 900 руб. «Сонату» в топовой комплектации продают за 1 208 900 руб.

Ощущение свободы

Его может подарить автомобиль с открытым верхом. Например, «Ауди-R8 Спайдер», заказы на который дилеры уже принимают. Мотор объемом 5,2 л развивает 525 л.с. и разгоняет двухместный спорткар до 100 км/ч за 4 секунды. R8 можно заказать как с механической коробкой (6 748 200 руб.), так и с роботом R-tronic (7 067 200 руб.)

По желанию покупателя мягкий верх сошьют из черной, красной или коричневой ткани. А для любителей эксклюзива предусмотрено более ста вариантов расцветки кузова. Но набор основных оттенков тоже не беден. Здесь есть однотонные цвета (белый Ibis, красный Brilliant), металлики (серый Suzuka, коричневый Teak, серебристый Ice, синий Jet, бежевый Aurum) и четыре перламутра: серый Daytona, синий Sepang, серый Lava, черный Phantom.

Пикап на вкус и цвет

В ноябре к дилерам приедет «Тойота-Хайлюкс» с подключаемым полным приводом. Впечатляет количество комплектаций – одиннадцать. Машину в базовом оснащении Standart продают за 975 000 руб. Под ее капотом 2,5-литровый турбодизель мощностью 144 л.с. В перечне оборудования – иммобилайзер, ЦЗ с ДУ, дифференциал повышенного трения (LSD), кондиционер, тканевый салон. За цвет металлик придется доплатить 14 000 руб. Наиболее дорогая версия Prestige X-Tourer Limited с 3-литровым 171-сильным мотором и 5-ступенчатым автоматом обойдется в 1 628 500 руб. Здесь есть защита двигателя и КП, кожаный салон, система распределения тормозных усилий (EBD).

Оберег от поломок

«Форд» продлил гарантию на машины, приобретенные после 1 сентября 2010 года. Теперь она составляет три года (а не два, как было ранее) или 100 000 км пробега. Гарантийные обязательства на коммерческие автомобили «Транзит», «Рейнджер» и «Коннект», купленные у официальных дилеров, действуют два года без ограничения пробега. Гарантия не распространяется только на расходники вроде фильтров, ламп и приводных ремней.

Простор для обслуживания

Компания «Авилон» открыла крупнейший в России дилерский центр БМВ, МИНИ и «БМВ Моторрад». Общая площадь расположенного в Москве комплекса – 21 000 м². Мощности сервисной зоны позволяют ежедневно принимать на обслуживание 200 автомобилей и 10 мотоциклов.

Доступные автоматы

Популярные у россиян «Рено-Логан» и «Сандеро» теперь обзавелись автоматической коробкой передач. Диапазон цен на седан московской сборки – от 421 000 (комплектация Expression) до 463 000 руб. (комплектация Prestige). Самый доступный «Сандеро» (на фото) с автоматом стоит 431 000 руб. За эту цену покупатель получает хэтчбек с 1,6-литровым 102-сильным двигателем в комплектации Expression (ГУР, ЦЗ, тканевый салон). В более дорогом оснащении Prestige (плюс противотуманные фары, кондиционер, бамперы в цвет кузова, 15-дюймовые колеса) машина стоит 473 000 руб.

ПРИЦЕНИСЬ К НОВИНКАМ

- Разворачиваются продажи «Инфинити-QX». Машина может похвастаться навигацией с жестким диском и рядом систем – кругового обзора Around View, слежения за дорожной разметкой, определения объекта в мертвых зонах автомобиля. Стоимость вседорожника под стать его размеру – 3 600 000 руб.

- Заряженная «Шкода-Фабия RS» приехала к дилерам. Хэтчбек с 1,4-литровым наддувным двигателем мощностью 180 л.с. и семиступенчатой коробкой передач DSG предлагают за 789 000 руб. В списке оснащения борткомпьютер, ЦЗ с ДУ, иммобилайзер, климат- и круиз-контроль, индикатор давления в шинах.

- 3 594 000 руб. стоит спортивное купе «Ауди-RS5». За эту сумму покупатель получает 450-сильный V8 объемом 4,2 л, семискоростную коробку передач S tronic, полный привод, по-спортивному настроенное шасси и комфорт. Спортивные сиденья обшиты алькантарой и кожей, им в тон вставки из карбона или дерева, покрытого рояльным лаком. По желанию кресла обтянут кожей Silk Nappa.

ПРОГРЕСС ТЕМА НОМЕРА

Наука и жизнь

Помните фильм «Звездные войны»? Там маленький робот R2D2 намного превосходил по КПД других бессловесных персонажей, умудряясь предупреждать, направлять, охранять и помогать главным героям. Его способности лет тридцать назад считались фантастическими – как и ряд передовых опций для автомобилей, которые сейчас можно получить за вполне разумные деньги. Какие из двадцати пяти наиболее продаваемых в России моделей могут похвастаться подобными хай-тек-опциями, выяснил Максим Приходько.

НАВИГАЦИОННАЯ СИСТЕМА

«Ниссан-Кашкай» – от 978 000 руб.*
«КИА-Спортидж» – от 1 000 139 руб.
«Тойота-Кэмри» – от 1 000 185 руб.
«Тойота-RAV4» – от 1 290 000 руб.

АДАПТИВНЫЙ СВЕТ

«КИА-Спортидж» – от 829 900 руб.

БОРТОВОЙ КОМПЬЮТЕР

«Лада-Самара» – от 273 000 руб.
«Лада-Приора» – от 295 000 руб.
«Лада-Калина» – от 310 000 руб.
«Хёндай-Гетц» – от 408 900 руб.
«Форд-Фокус» – от 440 000 руб.
«Опель-Астра» – от 569 900 руб.
«Тойота-Королла» – 599 000 руб.
«Пежо-308» – от 599 000 руб.
«Шкода-Октавия» – 699 000 руб.
«Ниссан-Кашкай» – 753 000 руб.
«КИА-Спортидж» – от 829 000 руб.
«Сузуки-Гранд Витара» – от 875 000 руб.
«Тойота-Кэмри» – от 933 000 руб.

ДАТЧИК ДАВЛЕНИЯ В ШИНАХ

«Форд-Фокус» – от 439 000 руб. Стоимость опции – 11 900 руб.
«Пежо-308» – от 599 000 руб. Стоимость опции – 6900 руб.
«КИА-Спортидж» – от 889 900 руб.
«Шкода-Октавия RS» – от 1 079 000 руб.

СИСТЕМА ПОМОЩИ ПРИ СПУСКЕ

«Тойота-RAV4» – от 899 000 руб.
«КИА-Спортидж» – от 949 900 руб.
«Сузуки-Гранд Витара» – от 1 203 000 руб.

**Указана минимальная стоимость автомобиля с данной опцией. В случае, если ее можно заказать отдельно, приводится стоимость опции.*

К сожалению, никакими опциями из вышеперечисленных не располагают, но присутствуют в списке самых продаваемых моделей: «Лада-2105/2107», «Лада-Самара», «Рено-Логан», «Дэу-Нексия», «Лада 4×4», «Шевроле-Нива», «Дэу-Матиз», «Шевроле-Лачетти», «КИА-Рио», «Шевроле-Авео», «Шевроле-Круз».

Квадратиш. Практиш. Гут.

Вы купите двадцатидвухлетний автомобиль для ежедневной эксплуатации? Нет? А если это «Фольксваген-Транспортер Т3»? О легендарном представителе семейства коммерческого транспорта рассказывает Максим Приходько. Фото Александра Батыру.

До мая 1987 года, когда гражданам СССР официально разрешили открывать кооперативы, коммерческий транспорт в нашей стране был представлен огромными мебельными фургонами да большими грузовиками. «Москвичи»-«пирожки» не в счет – их выпускали всего ничего. Будущий средний класс развозил продукцию по рынкам и магазинам на простых легковушках, загружая их сверх всякой меры. Но вскоре на дорогах стали появляться подержанные фургончики из Европы, для управления которыми не требовалась грузовая категория. Одним из таких был «Фольксваген-Транспортер Т3». Сгодится ли он нынешнему коммерсанту? Передо мной ветеран малого бизнеса 1988 года выпуска с неизвестным пробегом и оппозитным бензиновым мотором по цене 60 тысяч рублей с торгом.

СО СКИДКОЙ НА ВОЗРАСТ

Осмотр белого фургона начал с кузова. В те времена его не оцинковывали, а потому коррозия – главный враг. За пару десятков лет машинка успела заржаветь, однако до сквозных дыр дело не дошло. Похоже, за кормильцем неплохо ухаживали. Последний владелец признался, что покрасил его примерно год назад за символические 10 тысяч рублей. И не он один – в районе маслозаливной горловины и расширительного бачка я насчитал четыре разных оттенка. Конечно, рыжие «паучки» встречаются, но, повторю, это не свадебный лимузин, пережить можно. А вот водительскую дверь я бы заменил. На разборке такую можно сыскать за полторы тысячи. В силу возраста модели железо на нее встречается нечасто, но о тотальном дефиците речи не идет. Что касается правой сдвижной двери, то она держится молодцом. А если и выйдет из строя, цена вопроса и здесь невелика – всего 2,5 тысячи.

Ветровое стекло в силу возраста подзатерто, я бы поменял. Бэушное, но еще приличное потянет на 800 рублей. Можно и новое сыскать, но уже за 3 тысячи. Если желаете приводить свою «коробочку» в коллекционный вид – милости прошу, а для дела годится и первый вариант. На машине до сих

НАША СПРАВКА

«Фольксваген-Транспортер Т3» выпускали в Германии с 1979 по 1992 год, в ЮАР – до 2002 года. Оснащали бензиновыми двигателями объемом от 1,6 до 2,1 л (от 50 до 112 л.с.), а также дизелями 1,6 и 1,7 л (от 48 до 70 л.с.). Строили множество вариантов, включая бортовой грузовик. Полноприводную версию «Транспортера» освоили в 1986 году. Постоянный полный привод реализовали через вискомуфту, разработанную и запатентованную компанией «Штайр-Даймлер-Пух». Презентация микроавтобуса «Каравелла» состоялась в 1983 году. В 1990-м появился эксклюзивный «Каравелла-Карат», рассчитанный на бизнес-клиентов; сиденья во втором ряду могли поворачиваться. Любителям отдыха на колесах в фирма адресовала модификацию «Калифорния». Машину не обошли вниманием и тюнинговые ателье. Всевозможные кемперы и прицепы в единой стилистике с автомобилем сделали известной фирму «Вестфалия». Любителям дальних путешествий она предлагала фантастически красивый прицеп «Джокер». «Транспортер Т3» оказался последней заднемоторной машиной в коммерческой гамме «Фольксвагена».

На правах рекламы

Реклама

ФГУП «Почта России»
Лицензия Мининформсвязи РФ А 025271 № 25577

СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПЧАСТЕЙ НА VOLKSWAGEN TRANSPORTER T3 (в столичном регионе)

	Стоимость, руб.
Верхняя шаровая опора	600
Нижняя шаровая опора	530
Гибкий вал (трос) спидометра	610
Коробка передач б/у, восст.	22 000
Ветровое стекло	3000 ориг., 800 б/у
Рулевая рейка	10 600–16 800
Дверь водительская б/у	1500

Благодаря независимой подвеске рулится этот фургон просто замечательно.

пор стоят «родные» стеклянные фары. Если что-то не так, примерьте свет от вазовской «копейки». Ее «глазки» подойдут с минимальными переделками.

ВНИМАНИЕ: МОТОР

Изюминка аппарата в том, что при заднемоторной компоновке доступ к двигателю необычайно удобен. Достаточно поднять четвертую (или, в зависимости от модификации, пятую) дверь – она, кстати, послужит хорошим укрытием от дождя или снега. Правда, придется выложить груз, ибо моторный щит одновременно является полом. Еще она проблема – сохранность «тосольных» шлангов. Их короба слишком быстро забиваются грязью. Но раз мотор не кипит, значит, шланги и термостат живы. На моем экземпляре оппозит с жидкостным охлаждением объемом 1,9 литра. Он бодро заводится благодаря новому аккумулятору и тарахтит с характерным клекотом, однако суммарный пробег машины наверняка подошел к полумиллиону километров (точная цифра неизвестна, так как оборвался трос привода спидометра – новый обойдется в 610 рэ), поэтому капитальный ремонт двигателя наверняка не за горами. Средняя стоимость восстановительных работ может составить от 18 до 22 тысяч рублей. Разброс цен обусловлен происхождением поршневой группы. Самая доступная стоит 15 тысяч, а дорогая – под 19. Расходники вполне доступны.

Рулевую рейку хозяин поменял два года назад, будучи в командировке в Литве. Мероприятие обошлось всего в 40 долларов. Это просто даром, ведь в Москве новая стоит от 10 600 до 16 800 рублей. Там же за символические деньги перетряхнули подвеску. Впрочем, и в России цена на верхние шаровые опоры не превышает 600 рублей, а нижние на 70 рублей дешевле. Вдобавок хозяин уверял, что за все пять лет владения автомобилем ни разу не напряг «тэшку» тяжелым грузом.

Завершая общий осмотр, порадовался почти новым всесезонным шинам, чей белоснежный логотип приятно гармонировал с цветом автомобиля.

ФУРГОН – НЕ ЛЕГКОВУШКА

Теперь за руль – пришло время пробной поездки. Перед этим осмотрелся в кабине. Обзор с водительского места просто чудесный, правда, подушка сиденья просела и больше напоминает гоночный «ковш». Вдобавок она прожжена сигаретным пеплом. Сиденье проще заменить аналогичным с разборки, которое обойдется в 700–800 рублей. Больше нареканий не было, наоборот, так и хотелось поскорее сжать в руках огромный, почти троллейбусного размера руль и поехать в даль светлую. А знаете, как непривычно управлять таким фургоном после легкового автомобиля? Сидишь высоко, моторчик урчит далеко сзади, да и этот шум гасит сплошная перегородка между кабиной и кузовом. Владелец «бусика» уверял, что аппарат спокойно разгоняется до 140 км/ч, потребляя бензин на уровне впрысковых «Жигулей».

Итак, 60 тысяч рублей за еще не гнилой 22-летний экземпляр кажутся ценой вполне справедливой, но поторговаться можно. Ведь мне предстоит обновить фильтры, масло и кое-что еще. Не будем забывать о двери и стекле – замена с работой станет в 6,5–7 тысяч. А если капиталить мотор, еще 20 тысяч с лишком. Впрочем, хорошо восстановленный аппарат этой модели стоит на рынке не меньше 100–110 тысяч. Так что, хоть я и не коммерсант, расставание с харизматическим фургончиком пережил мучительно. И вот уже неделю думаю, как бы оправдать возможную покупку этого автомобиля в глазах жены и детей. Может, поискать пассажирскую версию? **ЗР**

Технический минимализм приборной панели: ничего лишнего, но взгляд притягивает.

По пластиковой решетке радиатора можно определить, какой мотор установлен на машине – воздушного или жидкостного охлаждения. Здесь – водяного.

Средства производства

Сумму расходов на регламентное обслуживание определяем с учетом следующих условий: рекомендованные заводом-изготовителем работы выполняем на дилерских СТО, руководствуясь межсервисным интервалом, указанным в инструкции. Затраты считаем для автомобилей в базовых комплектациях до пробега 100 000 км. Детали, подверженные естественному износу, не учитываем.

Цены на обслуживание «Фольксвагена-Кэдди» кусаются. Виной тому очень дорогие расходники и нормочасы. На первом ТО заменят масло, масляный и салонный фильтры, проведут ряд диагностических работ и смажут петли дверей. На каждом четном, помимо прочего, поменяют все фильтры, включая топливный, и свечи зажигания. Самое дорогое и продолжительное обслуживание – шестое: это связано с заменой ремня ГРМ вместе с роликами. Запись проводят за день-два. На выполнение работ уйдет от 2 до 6 (ТО-6) часов. Центры «Фольксваген» находятся более чем в 50 городах РФ.

Обслуживание «Ситроена-Берлинго» обойдется значительно дешевле, чем «Кэдди». Запчасти и расходные материалы здесь предлагают по доступной цене, однако стоимость работ чуть завышена. При первом посещении заменят масло, масляный, салонный и воздушный фильтры, на втором ТО к этому списку добавятся свечи зажигания, на четвертом предстоит заменить ремень ГРМ и ролики, а на шестом – обновить тормозную жидкость. Очередей в сервис не наблюдается, автомобиль смогут принять уже на следующий день. Время, отведенное на ТО, колеблется в пределах от 2,5 до 5,5 часа (ТО-4). А вот список городов, в которых есть официальные станции, весьма ограничен – их не больше тридцати.

Несмотря на то что «ФИАТ-Добло» собирают в России, регламентные работы для него ненамного дешевле, чем для «иностранца» «Берлинго». На ТО-1 и ТО-3 заменят масло, масляный и салонный фильтры, на пятом ТО этот список дополнят приводные ремни – ГРМ (вместе с роликами) и генератора. На каждом четном обслуживании, помимо стандартных процедур, поменяют воздуш-

VOLKSWAGEN CADDY KASTEN 1,4

ТО-1 (15 000 км)	8200 руб.
ТО-2 (30 000 км)	16 900 руб.
ТО-3 (45 000 км)	8200 руб.
ТО-4 (60 000 км)	17 800 руб.
ТО-5 (75 000 км)	8100 руб.
ТО-6 (90 000 км)	28 850 руб.
ИТОГО	**88 050 руб.**

CITROEN BERLINGO FIRST 1,4

ТО-1 (15 000 км)	8000 руб.
ТО-2 (30 000 км)	9500 руб.
ТО-3 (45 000 км)	8000 руб.
ТО-4 (60 000 км)	19 100 руб.
ТО-5 (75 000 км)	9100 руб.
ТО-6 (90 000 км)	10 800 руб.
ИТОГО	**64 500 руб.**

FIAT DOBLO CARGO 1,4

ТО-1 (15 000 км)	6700 руб.
ТО-2 (30 000 км)	10 625 руб.
ТО-3 (45 000 км)	6500 руб.
ТО-4 (60 000 км)	11 500 руб.
ТО-5 (75 000 км)	18 700 руб.
ТО-6 (90 000 км)	9800 руб.
ИТОГО	**63 825 руб.**

На правах рекламы

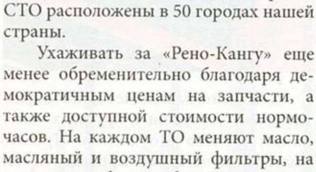
Коммерческие авто предназначены не для услаждения владельца, а для зарабатывания денег в бизнесе. Насколько обременительны расходы на их техническое обслуживание, оценивал Игорь Тременко.

ный, топливный и салонный фильтры, а еще свечи зажигания. На ТО-4, ко всему прочему, предстоит замена тормозной жидкости. Ажиотажа в сервисах нет, так что, если повезет, автомобиль смогут обслужить в день обращения. Регламентные работы займут не более 3–5 часов. Дилерские СТО расположены в 50 городах нашей страны.

Ухаживать за «Рено-Кангу» еще менее обременительно благодаря демократичным ценам на запчасти, а также доступной стоимости нормо-часов. На каждом ТО меняют масло, масляный и воздушный фильтры, на четвертом объем работ увеличивается за счет замены ремней (генератора и ГРМ), на шестом поменяют тормозную жидкость и антифриз. О визите лучше предупредить дилера хотя бы за день. Работы продлятся 2,5–4 часа. Обслужить «Кангу» можно в 73 городах России..

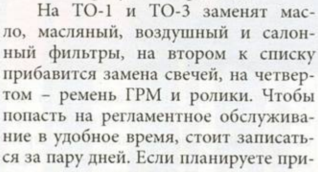
Самый большой межсервисный интервал (20 000 км) у «Пежо-Партнер». Стоимость запчастей и работ тоже в разумных пределах.

На ТО-1 и ТО-3 заменят масло, масляный, воздушный и салонный фильтры, на втором к списку прибавится замена свечей, на четвертом – ремень ГРМ и ролики. Чтобы попасть на регламентное обслуживание в удобное время, стоит записаться за пару дней. Если планируете приехать в выходные, позвоните в начале недели. Работа займет 2,5–4 часа. Официальные станции «Пежо» находятся в 49 городах России. **ЗР**



RENAULT KANGOO EXPRESS 1,4

ТО-1(15 000 км)	7000 руб.
ТО-2 (30 000 км)	7000 руб.
ТО-3 (45 000 км)	7000 руб.
ТО-4 (60 000 км)	17 700 руб.
ТО-5 (75 000 км)	7000 руб.
ТО-6 (90 000 км)	8300 руб.
ИТОГО	**54 000 руб.**



PEUGEOT PARTNER ORIGIN VU 1,4

ТО-1 (20 000 км)	5600 руб.
ТО-2 (40 000 км)	6800 руб.
ТО-3 (60 000 км)	6800 руб.
ТО-4 (80 000 км)	12 900 руб.
ИТОГО	**32 100 руб.**

Качество
Цена
Идеальный баланс

www.kingroup.ru
GROUP KIN 1940

ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

Лицензия Б 095517 регистрационный номер 202 от 07.07.2006 г. РЕКЛАМА

Великий масляный путь

Сколько реально «ходит» полусинтетика? И как это связано с допусками, выданными ведущими автопроизводителями? Ответы на непростые вопросы ищут Михаил Колодочкин (ЗР) и кандидат технических наук, доцент кафедры ДВС Санкт-Петербургского политехнического университета Александр Шабанов.

Начав разговор о качестве моторных полусинтетических масел ведущих мировых брендов (ЗР, 2010, № 3), мы отметили, что ответы на большинство вопросов могут дать только длительные испытания. Для новой экспертизы полусинтетики класса 10W-40 выбрали шестерку представителей масляной элиты: Shell Helix Plus, Esso Ultra, ZIC A+, Castrol Magnatec, Mobil Super 2000, Ravenol.

Согласно нашей методике образцы масел закупили в крупных магазинах, и было это весной. Прошло полгода: испытания проведены, табель о рангах составлена. Но начнем издалека.

Вне зачета — Фальсификат, происхождение неизвестно

Классификация ... SAE 10W-40, ACEA A3/B3/B4, API SL/CF

Допуски ... VW 505 00, MB 229.1

Ориентировочная цена ... 880 руб. (канистра 4 л)

Мы полагаем, что это поддельный Shell. Дальнейшие комментарии не имеют смысла. Напомним только, что доброкачественный продукт этого бренда в предыдущей экспертизе был на вершине пьедестала.

(+) Наконец-то появился реальный фоновый образец для сравнения.

(−) Надо полагать, нечто подобное купили не мы одни.

5 место — Castrol Magnatec, EU

Классификация ... SAE 10W-40, ACEA A3/B3, API SL/CF

Допуски ... VW 501 01/505 00, MB 229.1, FIAT 9.55535.D2

Ориентировочная цена ... 1200 руб. (канистра 4 л)

Самое дорогое из всех испытанных. Обладает неплохими защитными свойствами, но за счет несколько более низкой энергосберегающей функции. Моющая способность масла хорошая, о чем говорит низкий уровень отложений. Однако в процессе длительных испытаний оно ближе всех подошло к исчерпанию ресурса, в частности по снижению щелочного числа. На предыдущих испытаниях было шестым.

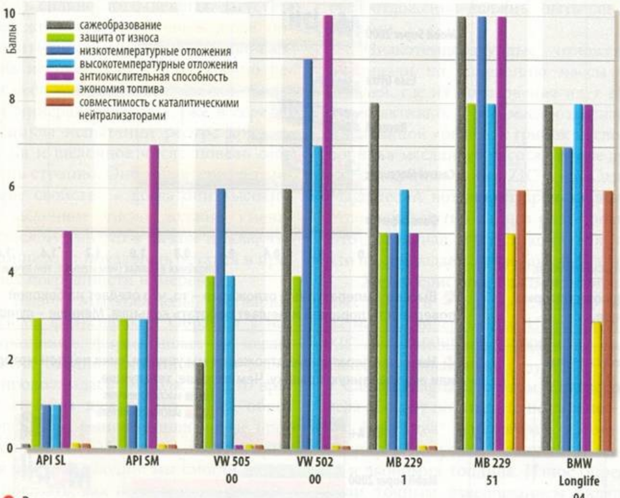
(+) Хорошие защитные и моющие свойства.

(−) Немалая цена, высокий темп уменьшения щелочного числа.

ЧТО И ЗАЧЕМ НОРМИРУЮТ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛИ

- **Защита от износа.** Ресурсный параметр, определяемый свойствами противоизносных и антизадирных присадок в масле, а также его вязкостно-температурной характеристикой.
- **Склонность к низкотемпературным отложениям.** Ресурсный параметр, определяемый составом и концентрацией моющих присадок, а также составом и степенью чистоты базового масла. Влияет на образование отложений, затрудняющих подвод масла к узлам трения.
- **Склонность к высокотемпературным отложениям.** Ресурсный параметр, определяемый составом базового масла и моющих присадок. Влияет на образование в зоне работы поршневых колец лаковых пленок, затрудняющих их подвижность.
- **Антиокислительная стойкость.** Ресурсный параметр, определяемый концентрацией и составом щелочных присадок, которые нейтрализуют образующиеся кислоты, а также составом базового масла. Определяет способность противостоять окислению масла при контакте с кислородом воздуха и картерных газов при рабочих температурах в двигателе.
- **Экономия топлива.** Параметр, характеризующий способность масла минимизировать потери на трение в двигателе и тем самым снизить эксплуатационный расход топлива по сравнению с эталонным маслом.
- **Совместимость с каталитическими нейтрализаторами.** Параметр, определяющий совместимость масел с системами подавления токсичности. Вводит ограничения по содержанию в масле серы, фосфора и сульфатов, накладывает жесткие ограничения по летучести масла и его зольности.
- **Склонность к образованию сажи.** Параметр особо важен для дизельных масел, ориентированных на использование в современных моторах с сажевыми фильтрами. При сгорании такие масла не должны образовывать лишней сажи, затрудняющей работу фильтра и уменьшающей его ресурс.

Каждый из параметров определяют по специальным методикам и оценивают по десятибалльной шкале.



Эти допуски чаще других встречаются у масел-участников нашего теста. Автопроизводители настроены жестко! Больше баллов – выше требования.

MB, VW и BMW Longlife...

Любое классное масло обычно хвастается одобрением ведущих автопроизводителей. Допусков на этикетках – море: сначала класс вязкости по SAE, потом группа качества по API и европейской ACEA, а потом – MB, VW, Ferrari, BMW… А что дополнительно требуют автопроизводители?

Основные требования к качеству масел хорошо известны. Это энергосбережение, защита от износа, склонность к низкотемпературным и высокотемпературным отложениям, антиокислительная стойкость, совместимость с нейтрализаторами и склонность к образованию сажи. Чем новее допуски автопроизводителей, тем выше их требования к маслам. Но важно то, что по допускам они оставляют далеко позади требования сертификации API и ACEA! Почему? Потому, что автокомпании учитывают реальные условия работы масла в конкретном двигателе. К примеру, если мотор «алюминиевый», то относительно

На правах рекламы
Качество для всех

www.kingroup.ru
ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ
Лицензия Б 095517 регистрационный номер 202 от 07.07.2006 г. РЕКЛАМА

4 место Ravenol TSI, Германия

Классификация .... SAE 10W-40, ACEA A3/B3/B4, API SM/CF

Допуски .... VW 500 00/505 00, MB 229.1, BMW – Spezialol, соответствует VW 502 00, 501 01

Ориентировочная цена .... 1000 руб. (канистра 5 л)

Среди лидеров по моющей способности – мотор остается чистым, и это важно. Ресурс большой, судя по низкому темпу окисления масла. Но по экономии топлива уступает многим. И что-то велик его угар за цикл испытаний – значит, в старых моторах надо почаще контролировать уровень масла. В прошлый раз было пятым.

(+) Доступная цена, высокий класс качества, нашедший подтверждение в испытаниях, хорошая моющая способность и большой ресурс.

(–) Сравнительно невысокие энергосберегающие функции.

3 место Esso Ultra, EU, Бельгия

Классификация .... SAE 10W-40, ACEA A3/B3, API SJ/SL/CF

Допуски .... MB 229.1, VW 505 00

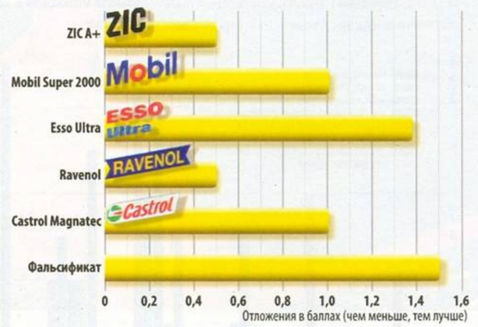
Ориентировочная цена .... 760 руб. (канистра 4 л)

Одно из самых дешевых масел нашей выборки, но с очень приличными показателями. В целом подтвердило свое высокое место по результатам предыдущей экспертизы, вновь выиграв бронзу. Самые высокие антиокислительные качества и стабильность моторных показателей предполагают большой ресурс работы.

(+) Низкий темп окисления, невысокий расход на угар, длительная стабильность показателей.

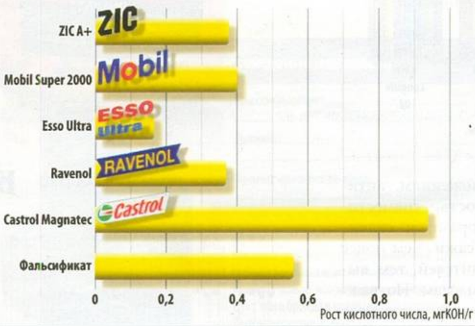
(–) Сравнительно более высокий уровень высоко- и низкотемпературных отложений.

Рейтинг экономичности свежих моторных масел в целом повторил то, что мы видели в прошлой экспертизе. Больше – лучше.



Высокотемпературные отложения – то, что оседает на боковой поверхности поршней и мешает работать кольцам. Меньше – лучше.

Рост кислотного числа – главный показатель антиокислительных способностей масла. Чем он меньше, тем лучше.



Низкотемпературные отложения мы увидим, сняв поддон мотора или его клапанную крышку. Чем меньше, тем лучше.

холодный и масло в нем более склонно к образованию отложений. Отсюда и требования, выдвигаемые производителем такого мотора. Другой пример – двигатель класса Евро IV, оснащенный сажевым фильтром и нейтрализатором. Его создатели обязательно выдвинут жесткие требования к образованию сажи и совместимости с системами подавления токсичности.

ФАЛЬШИВАЯ НОТА

Ресурсные испытания мы уже проводили (ЗР, 2009, № 11; 2010, № 1), поэтому методика отработана. Полную схожесть условий обеспечива-

Ресурс масла зависит не только от его производителя, но и от состояния автомобиля, а также от стиля езды.

ют идентичные двигатели, обкатанные по одной программе на одном и том же топливе. Каждое масло работает 120 моточасов по одинаковым циклам. Большую часть испытаний моторы работали на режимах с высокими оборотами, что равноценно примерно 10 тысячам пройденных километров. Уже на этой цифре выявить тенденции старения масла вполне реально. После каждого заезда – разборка, взвешивание, фотографирование, куча анализов и т. п.

Сразу скажем про обнаруженную ложку дегтя: вместо шести масел фактически соревновались пять. Дело в том, что с продуктом, который нам продали как Shell Helix Plus, возникли проблемы. Угар – на порядок выше обычного: из мотора сливалась сильно потемневшая, загустевшая жидкость. Пришлось даже повторить цикл испытаний, однако картина не изменилась. Так обычно ведет себя плохая, нестабильная, дешевая минералка! Итог – уже в середине цикла испытаний ресурс кончился. Да и щелочное число повело себя очень странно. Оно характеризует моющие свойства – когда они высокие, то щелочное число должно уменьшаться. А тут что в начале цикла, что в конце этот показатель остался в пределах погрешности измерения.

Вывод? Мы убеждены, что нарвались на фальсификат. Образцы у нас сохранились, фирма может их исследовать. Заодно напомним, что работа продолжалась полгода, а за это время линейка шелловских масел обновилась – на рынок вышли новые продукты класса SM. Плюс в этой истории для нас только один: мы смогли на деле показать, как ведет себя левое масло, оставив его в качестве фона на последней строке.

КРЕПКИЕ СТАРИЧКИ

Стареющее масло не моет, а пачкает мотор. Накапливаются отложения: лаковые высокотемпературные, которые особенно заметны на боковых поверхностях поршней, и низкотемпературные – эдакий гудроноподобный шлам, который мы видим в масляном поддоне и на клапанном механизме.

Для оценки высокотемпературных отложений используют специальный метод, реализуемый на одноцилиндровой установке. У нас полноразмерный бензиновый мотор, но прием возьмем тот же. Эксперты оценивали отложения на поршнях двигателя, а результаты усредняли. Победили масла группы SM: Ravenol и ZIC A+, имеющие к тому же самые серьезные допуски «Мерседес-Бенца» и БМВ, по которым отложения должны быть совсем малыми.

Низкотемпературные отложения оценивали по изменению массы тех деталей, где их образование идет наиболее активно, – это маслоотделитель в клапанной крышке и грибок маслозаборника масляного насоса. Лучше других смотрелись снова ZIC A+ и Castrol Magnatec. А вот левый продукт выдал отложений чуть не в два раза больше. Это наглядная иллюстрация для тех, кто не соблюдает сроки замены масла.

Характеристика антиокислительных свойств – рост кислотного числа масла. Лидер – Esso Ultra. Ravenol, ZIC A+ и Mobil Super 2000 дали практически одинаковый результат, а вот у Castrol Magnatec с этим параметром дела обстоят похуже. Но не сильно.

Еще два параметра, нормированных в допусках, – защита от износа и экономия топлива. Износ определяли точным взвешиванием вкладышей подшипников и поршневых колец. Лидер – ZIC A+. Между прочим, оно

ИТОГИ РЕСУРСНЫХ ИСПЫТАНИЙ МОТОРНЫХ МАСЕЛ

Наименование	Показатель и промежуточные баллы*						Итоговый балл
	Энергосбережение	Защита от износа	Низкотемпературные отложения	Высокотемпературные отложения	Антиокислительная стабильность	Стабильность моторных характеристик	
ZIC A+	5,00	5,00	5,00	5,00	3,90	4,80	**4,78**
Mobil Super 2000	2,15	4,01	3,25	3,67	3,81	4,61	**3,58**
Esso Ultra	3,70	2,18	2,90	1,67	5,00	5,00	**3,40**
Ravenol	1,14	3,17	3,98	5,00	3,96	2,05	**3,22**
Castrol Magnatec	1,00	3,28	4,80	3,67	1,00	4,80	**3,09**
Фальсификат	3,19	1,00	1,00	1,00	2,97	1,00	**1,69**

**По каждому виду испытаний фиксировали лучший и худшие результаты, присваивая им соответственно 5 баллов и 1 балл. Остальные образцы получали промежуточные оценки согласно тому положению, которое они заняли между лидером и аутсайдером. Их средняя сумма составила итоговые оценки.*

На правах рекламы

У всех есть право на лучшее

www.kingroup.ru

GROUP KIN 1940

Лицензия Б 095517 регистрационный номер 202 от 07.07.2006 г. РЕКЛАМА

ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

2 место — Mobil Super 2000 X1, EU

Классификация .... SAE 10W-40, ACEA A3/B3, API SJ/SL/CF

Допуски .... MB 229.1, VW 505 00

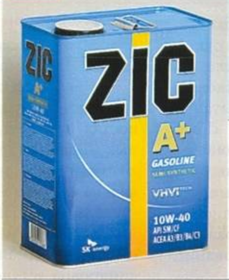
Ориентировочная цена .... 1100 руб. (канистра 4 л)

Масло подтвердило свой достойный статус (в прошлом тесте было на 4-м месте). Недешевое, однако с довольно слабыми допусками и не самой высокой группой качества. В тесте показало неплохие ресурсные показатели и низкий уровень отложений. А по защитным функциям вообще в группе лидеров.

(+) Высокие антиокислительные и защитные свойства, невысокий уровень отложений.

(–) Дороговато...

1 место — ZIC A+ Gasoline VHVI, Корея



Классификация .... SAE 10W-40, ACEA A3/B3/B4/C3, API SM/CF

Допуски .... MB 229.51, VW 502 00, BMW Longlife-04, ОАО «АВТОВАЗ»

Ориентировочная цена .... 760 руб. (канистра 4 л)

Масло однозначно подтвердило лидирующие позиции по итогам предыдущего теста. Оно выполнило требования самых жестких современных допусков, что нашло отражение и в результатах. Лидер по энергосбережению и износу, моющей способности – все очень достойно. И при этом самое дешевое.

(+) Высокие моющие, энергосберегающие и защитные свойства, хорошие ресурсные показатели.

(–) Как дозировать масло, если банка совсем непрозрачная?

единственное имеет допуск MB 229.51, самый жесткий по этому параметру.

Критерий экономии – реальный мгновенный расход топлива двигателя на заданных режимах работы. На свежем масле мы ничего нового не увидели – как и в первой серии экспертизы, свои таланты подтвердили Esso Ultra и ZIC A+.

Расход масла отслеживали по его количеству, слитому после испытаний. С учетом объема отобранных проб, конечно же. Если учесть, что погрешность такого метода превышает 10%, то можно сказать, что ZIC A+, Esso Ultra, Mobil Super 2000 и Castrol Magnatec показали близкие результаты. У всех продуктов слишком большой расход? Но так и было задумано – чтобы маслу жизнь медом не казалась, мы выбрали самые тяжелые режимы работы.

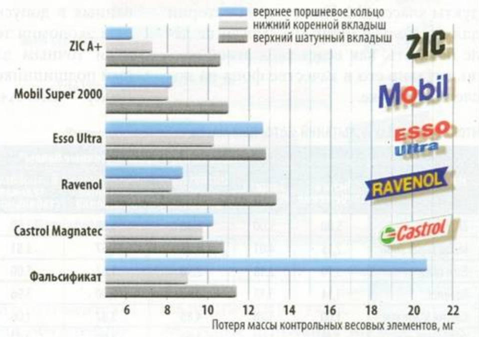
ДЕЛИМ ПОДИУМ

Пять масел из шести ресурсные условия выполнили. Лучше других смотрелись ZIC A+, Mobil Super 2000 и Esso Ultra. Заметим, что ZIC A+ имеет допуск BMW Longlife-04, где в самом названии заложен достойный ресурс работы. Совсем близко к границе снижения вязкости подошел Castrol Magnatec – но не перешел. Так что с ним все в порядке. Итоговые баллы расставляли с учетом всех номинаций, упомянутых выше, причем с одинаковыми весовыми коэффициентами.

Часто возникает вопрос: что лучше – стабильный середнячок или отличник, у которого по мере наработки резко садятся характеристики? Лучше, конечно же, яркий лидер со стабильной вязкостью и низким темпом снижения. Плохо, когда темп снижения параметров таков, что масло даже при отличных начальных параметрах ведет себя непредсказуемо (об этом рассказал пример фальсификата, случайно попавшего в тест). Но при этом расходный материал не должен жить вечно. Более того, стабильность некоторых его параметров, например щелочного числа, – просто признак его плохой работы.

По результатам исследований – совет. Хочешь выбрать хорошее масло – поглядывай, кроме классов API и ACEA, и на допуски ведущих автопроизводителей. Лучше, если это будут допуски, разработанные после 2005 года: MB 229.51, VW 502.00 или 505.00, BMW Longlife-04 и т. д. Ведь то, что хорошо «Мерседесу» или «Фольксвагену», не повредит и «Жигулям»... **ЗР**

А вот на отработанных маслах все характеристики подсели. Чем меньше, тем лучше.



Убыль массы деталей двигателя – основной критерий, по которому судят о защитных свойствах масла. Меньше – лучше.

Искрометные изделия

Как человеку, даже далекому от техники, выбрать нужную свечу в магазине, подсказывают Алексей Воробьев-Обухов и Михаил Колодочкин.

Сразу скажем: лучше ориентироваться с помощью каталога. Он быстро выдаст нужное наименование – например, BCPR7ES-11 от фирмы NGK. В отдельных случаях помогают сведения из инструкции, придаваемой к машине, но она не всезнайка: с новыми разработками, как правило, не знакома и чаще всего норовит сообщить какой-то заумный код по классификации завода-изготовителя.

Внешний вид свечи, выкрученной из двигателя в качестве образца-эталона, поможет лишь сравнить размеры шестигранника под ключ и оценить резьбовую часть. И то и другое обязательно должно соответствовать оригиналу.

В свечах современных моторов постепенно сокращается диапазон калильных чисел – некогда всемогущего параметра, определяемого температурным режимом двигателя. В последнее время активно оптимизируется процесс сгорания топлива и тепловые режимы в разных моторах становятся близкими. Поэтому ассортимент свечей, различающихся калильным числом, заметно сузился.

От всякого рода форкамерных свечей лучше отказаться, как бы ни были соблазнительны ссылки на Формулу-1. На высоких оборотах они могут дать определенный прирост мощности, зато не любят холостых оборотов и малых нагрузок. При сильно прикрытой дроссельной заслонке скорость движения смеси в цилиндре настолько мала, что ее не хватает для нормальной вентиляции внутренней камеры свечи. **ЗР**

- Шестигранник под ключ имеет три размера: 20,8, 16 и 14 мм (а нынче встречаются и двенадцатигранники). Как правило, первый используют в двигателях с двумя клапанами на цилиндр, остальные – в более совершенных, с четырьмя клапанами.

- Рекомендуем при покупке свечи, как и любых других расходников, предпочесть заведомо надежный бренд. Опираясь на итоги многолетних испытаний ЗР, отметим, например, DENSO, BERU, Bosch.

- Резьба сегодня встречается всего двух видов: M14×1,25 и M12×1,25 мм. Ее длина почти у всех свечей равна 19 мм (резьбовая часть длиной 12,7 мм осталась в прошлом). Ни в коем случае не пытайтесь ввернуть свечу с иной длиной резьбы! Более длинная может привести к столкновению с поршнем. Кроме того, потом вы ее просто не вывернете: конец, выступающий в цилиндр, покроется нагаром. Более короткая будет плохо работать, поскольку искра окажется внутри резьбовой части; она также со временем обгорит – и вы уже не вкрутите правильную свечу.

- Многие современные свечи одноразовые! К примеру, фирма NGK не рекомендует использовать свечи повторно, поскольку уплотнительная шайба после первоначальной затяжки сплющивается. В любом случае современные свечи не следует тянуть со всей дури! Если и не сломаете резьбовую часть, то нарушите герметизацию изолятора.

- Зазор должен быть оптимальным для каждого мотора. Обычно свечи изготавливают с уже «предустановленным» правильным зазором. Большинство изготовителей сейчас не рекомендует подгибать боковой электрод вручную. Число боковых электродов влияет на срок службы. Условно считают, что обычная одноэлектродная свеча служит до 15 000 км, двухэлектродная – до 30 000–40 000, трехэлектродная – до 60 000 км. Само собой, при прочих равных условиях многоэлектродная свеча дороже обычной.

- Фирменные электроды из дорогих металлов, как правило, приносят реальную пользу. К примеру, свечи DENSO Iridium Tough с ультратонким иридиевым электродом диаметром 0,4 мм и платиновым покрытием бокового электрода рассчитаны на 100 000 км пробега и реально помогают чуть-чуть снизить расход топлива. Недостаток – высокая цена.

По хрустящему морозцу

Завершая зимнюю серию шинных тестов, Сергей Мишин представляет отчет об испытаниях «шиповок» для вседорожников.

Безусловный лидер этих состязаний – Nokian Hakkapeliitta 7 SUV. Но стоят они немало – 40 000 рублей за комплект из четырех колес. Поэтому соотношение цена/качество 10,4 заставит призадуматься не слишком богатых владельцев вседорожников. Если умерить аппетит, вполне можно подобрать что-то менее опустошительное для кошелька. Например, Pirelli Winter Carving Edge. При соотношении цена/качество 8,5 эти шины

5 место Maxxis Presa Spike SUV

Ш

Место изготовления	Китай
Максимальная скорость	Т/190 км/ч
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	9,1–9,9 мм
Твердость резины по Шору*	60 ед.
Количество/выступание шипов*	120/1,2–1,8 мм
Масса шины	16,4 кг
Средняя цена	6000 руб.
Соотношение цена/качество	7,2

Не сильны на льду: разгон с ними вялый, торможение тоже. Слабо держат машину в повороте. По кривой идут рывками – то снос, то занос. Если сорвутся, то скользят очень долго. Вместе с тем грань срыва чувствуется хорошо, подсказывая, что торопиться не стоит.

На снегу также слабоваты, причем и в продольном направлении, и в поперечном. Входу в поворот мешает сильный снос, а прописыванию дуги – нестабильное и неоднозначное поведение: машина срывается с намеченной траектории то передней, то задней осью. Восстанавливает сцепление рывком, весьма неприятным.

На прямой слегка рыскают, немного скользят в сторону при поперечных уклонах. В сугробы лучше не попадать – глубокий снег режут как фреза, норовя закопаться.

По асфальту идут ровно, но сильно шумят, подробно озвучивают изменения покрытия и мелкие неровности. Передают на кузов толчки и вибрации от дорожной мелочи.

Тормозят на мокром покрытии лучше всех, на сухом – очень хорошо.

При 60 км/ч катятся хуже остальных.

Ошипованы посредственно: шипы выступают неравномерно, часть их излишне заглублена.

\+ Лучшие тормозные свойства на мокром покрытии, очень хорошие – на сухом; курсовая устойчивость на асфальте выше средней.

– Самое слабое торможение на снегу и льду, а также разгон на льду. Посредственная проходимость. Шины шумные и жесткие, хуже всех соперников по тесту катятся при 60 км/ч.

828 баллов

Лучше других подойдут для очищенных асфальтовых дорог.

4 место Bridgestone Ice Cruiser 5000

Ш

Место изготовления	Япония
Максимальная скорость	Т/190 км/ч
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	10,0–10,1 мм
Твердость резины по Шору*	60–62 ед.
Количество/выступание шипов*	116/0,9–1,3 мм
Масса шины	16,4 кг
Средняя цена	7300 руб.
Соотношение цена/качество	8,7

Не дружат со льдом, хотя чувствуют себя на нем несколько увереннее, чем «Максис». Поперечное сцепление лучше продольного – его уровень близок к среднему. Если не спешить, можно проходить повороты без опаски. При увеличении скорости норовят сползти наружу, долго скользят.

На снегу поведение более уверенное; сцепные свойства близки к удовлетворительным, но поперечные хуже продольных. Четко войти в поворот мешает интенсивный снос, а на дуге возникает занос, парировать который не так просто – приходится интенсивно работать рулем.

На заснеженной дороге слегка рыскают, запаздывают на подруливания, требуют активной рулежки.

Сугробы одолевают уверенно, не зарываются.

На асфальте радуют четкими курсом и хорошими реакциями.

Катятся тише всех, шума от шипов практически не слышно.

Немного напрягают толчками от дорожных неровностей.

Тормозят на мокром покрытии средне, на сухом – немного лучше.

Катятся хуже остальных при 90 км/ч.

Шипы посажены слишком глубоко, но это особенность любого «Бриджстоуна».

\+ Хорошая проходимость, низкий уровень шума.

– Сложная управляемость на зимней дороге, низкие поперечные сцепные свойства на снегу, высокое сопротивление качению при 90 км/ч.

836 баллов

Универсальная зимняя шина со скромными характеристиками.

*После проведения тестов.

На правах рекламы

УАЗ sollers
представляют марку
ДВОЙНОЙ РЕСУРС®

ВАКУУМНЫЙ УСИЛИТЕЛЬ

Для автомобилей УАЗ

- высокая информативность и эффективность тормозной системы;
- снижение усилия на педаль тормоза;
- мягкое и комфортное торможение автомобиля.

ПОВЫШЕННЫЙ УРОВЕНЬ БЕЗОПАСНОСТИ ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОМОБИЛЯ

100% контроль качества

реклама

ДВОЙНОЙ РЕСУРС КАЧЕСТВО ПРОВЕРЕНО

НАШИ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРЕДСТАВИТЕЛИ
на сайтах: www.zmz.ru, www.2resurs.ru
www.uaz.ru

Подробная информация
по тел: +7 (83161) 6 61 38, +7 (83161) 6 57 44

3 место Vredestein Arctrac SUV

Место изготовления	Нидерланды
Максимальная скорость	T/190 км/ч
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	8,8–9,4 мм
Твердость резины по Шору*	69–70 ед.
Количество/выступание шипов*	130/1,5–2,4 мм
Масса шины	15,9 кг
Средняя цена	6500 руб.
Соотношение цена/качество	7,7

Неплохо цепляются за лед при разгоне и торможении, зато на круге пасуют, показывая самое большое время. Момент потери сцепления, как и на «Макссисе», хорошо чувствуется. Скорость ограничена заносом на дуге, восстановление после скольжения неприятно резкое.

Снега побаиваются, тормозят слабо, разгоняются хуже всех, на переставке показывают средний результат. В виражах ведут себя нестабильно: в начальной стадии поворота распрямляют траекторию, а на постоянном радиусе срываются в занос. Управление осложняют затянутые скольжения и необходимость поворачивать руль на большой угол (но «Бриджстоун» в этом еще хуже).

На снежной прямой рыскают, таскают заднюю ось из стороны в сторону, для коррекции курса требуются энергичные подруливания.

К преодолению глубокого снега замечаний нет.

«Асфальтовые» качества также на высоте.

Шипы «голосистые», при 90 км/ч наступает неприятный резонанс. Передают легкие колебания от неровностей.

Торможение на сухом покрытии лучшее, на мокром – выше среднего.

Хорошо катятся при 90 км/ч.

Ошиповка неаккуратная – разброс высоты почти в миллиметр, так что излишне торчащим шипам грозит быстрое выпадение.

(+) Лучшие тормозные качества на сухом асфальте, курсовая устойчивость в этих условиях также хорошая.

(–) Слабые разгон на снегу и поперечные сцепные свойства на льду. Курсовая устойчивость на заснеженной дороге низкая, уровень шума высокий.

840 баллов

Подойдут для очищенных дорог.

2 место Pirelli Winter Carving Edge

Место изготовления	Великобритания
Максимальная скорость	T/190 км/ч
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	9,1–9,4 мм
Твердость резины по Шору*	50–51 ед.
Количество/выступание шипов*	130/1,4–2,3 мм
Масса шины	16,6 кг
Средняя цена	7600 руб.
Соотношение цена/качество	8,5

В отличие от предыдущих, льда совсем не боятся – на нем они хороши и в разгоне, и в торможении, и в повороте. Неплохо управляются в скольжениях. Придраться можно разве что к чуть затянутой фазе скольжения и излишне резкому восстановлению сцепления.

На заснеженной дороге тоже понравились: легко разгоняются, быстро тормозят, четко «переставляются». Во время маневра радуют адекватными реакциями, при переборе скорости мягко скользят наружу.

На прямой слегка рыскают, а на поперечных уклонах сползают с заданного курса.

Глубокого снега не боятся и легко преодолевают сугробы, не требуя от водителя «вездеходных» навыков.

По асфальту идут ровно, но на корректировку направления откликаются с ощутимой задержкой.

Сильно шумят, подробно передают на кузов все неровности, вплоть до мелких.

Тормозят хуже всех как на сухом асфальте, так и на мокром.

Хорошо катятся при 60 км/ч.

Качеством ошиповки (оно ниже среднего) напоминают шины «Фредештайн». Разброс выступания шипов великоват, поэтому часть из них вряд ли прослужит долго.

(+) Хорошие сцепные свойства на льду, продольные сцепные свойства на снегу, проходимость в глубоком снегу.

(–) Слабая курсовая устойчивость на заснеженной дороге, худшие тормозные свойства на асфальте – как сухом, так и мокром; слишком жесткие.

890 баллов

Подойдут для заснеженных и обледенелых дорог.

1 место Nokian Hakkapeliitta 7 SUV

Место изготовления	Россия
Максимальная скорость	T/190 км/ч
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	9,1–9,8 мм
Твердость резины по Шору*	55–56 ед.
Количество/выступание шипов*	110/1,4–1,6 мм
Масса шины	15,8 кг
Средняя цена	9800 руб.
Соотношение цена/качество	10,4

Уверенно выступают на льду и на снегу.

Лучшие тормозные качества и самый быстрый разгон. Лучший результат на ледяном круге и при смене полосы на плотном снегу.

Прописывать повороты на льду помогает легкий занос.

По снегу идут как по асфальту. Хорошо прогнозируемое поведение в скольжениях.

По заснеженной прямой идут четко, не требуя подруливаний, но при корректировке направления слегка запаздывают.

Сугробы любой глубины одолевают уверенно.

На асфальте немного скисают – небольшие отклонения от курса, задержки при подруливаниях.

Уровень шума от шипов высоковат. Немного потряхивают автомобиль даже там, где неровностей вроде и не видно.

Тормозят на сухом покрытии слабо, на мокром – удовлетворительно.

Катятся намного лучше остальных при любой скорости, потому помогут сэкономить топливо.

По разнице выступания (всего 0,2 мм) ошиповка близка к идеальной. Но шипы слишком заглублены – их бы вытащить наружу на 0,2–0,3 мм. Зато благодаря скромному выступанию будут долговечнее.

(+) Лучшие тормозные качества на льду и снегу, отменные проходимость и управляемость на зимней дороге, хорошая курсовая устойчивость на заснеженной трассе, высокая топливная экономичность.

(–) Слабые тормозные свойства на сухом асфальте, небольшие замечания по комфорту и курсовой устойчивости на асфальте.

941 балл

Понравятся на заснеженных и обледенелых дорогах, на зимнем бездорожье; помогут сэкономить топливо.

довольно сильны на снегу и льду, а по характеру схожи с «Нокиан».

Привлекателен и более универсальный Bridgestone Ice Cruiser 5000 (8,7). Комплект можно найти примерно за 30 000 рублей. Если вы живете в городе, где улицы чистят добросовестно, а на заснеженные и обледенелые загородные трассы выбираетесь редко, сэкономите еще 5000 рублей, предпочтя Vredestein Arctrac (7,7) или Maxxis Presa Spike (7,2). На асфальте они чувствуют себя уверенно, но в серьезный снегопад или гололед далеко не лучшие. ЗР

Шины 18"	Тормозной путь (50–5 км/ч) на льду (−17...−15 °C), м	Баллы	Тормозной путь (50–5 км/ч) на снегу (−17...−15 °C), м	Баллы	Тормозной путь (80–5 км/ч) на мокром асфальте, м	Баллы	Тормозной путь (100–5 км/ч) на сухом асфальте, м	Баллы	Время разгона (2–40 км/ч) на льду (−17...−15 °C), с	Баллы
1 Nokian HKPL 7 SUV	41,2	120,0	24,9	110,0	37,3	91,7	53,8	85,8	4,5	40,0
2 Pirelli Winter Carving Edge	45,1	109,6	25,4	107,8	38,9	87,9	54,0	85,5	4,6	39,1
3 Vredestein Arctrac SUV	56,8	87,0	28,0	97,8	36,3	94,2	51,2	90,0	6,4	28,1
4 Bridgestone Ice Cruiser 5000	60,5	81,7	27,5	99,6	36,8	92,9	52,3	88,3	6,7	26,9
5 Maxxis Presa Spike SUV	61,8	80,0	28,4	96,4	34,2	100,0	51,8	89,1	7,3	24,7
Коэффициент значимости		12		11		10		9		4

Шины 18"	Время разгона (2–40 км/ч) на снегу (−17...−15 °C), с	Баллы	Время прохождения ледового круга внатяг (−10 °C), с	Баллы	Скорость при переставке (−15 °C), км/ч	Баллы	Величина выбега с 70 до 50 км/ч (1/сопротивление качению при скорости 60 км/ч), м	Баллы	Величина выбега с 100 до 80 км/ч (1/сопротивление качению при скорости 90 км/ч), м	Баллы
1 Nokian HKPL 7 SUV	2,7	30,0	25,8	100,0	45,0	90,0	465,6	30,0	457,7	40,0
2 Pirelli Winter Carving Edge	2,8	28,9	26,3	98,1	43,0	86,0	442,3	28,5	431,4	37,7
3 Vredestein Arctrac SUV	3,2	25,3	27,6	93,5	43,0	86,0	435,7	28,1	444,0	38,8
4 Bridgestone Ice Cruiser 5000	2,9	27,9	26,6	97,0	40,0	80,0	433,3	27,9	423,1	37,0
5 Maxxis Presa Spike SUV	3,0	27,0	27,2	94,9	41,0	82,0	430,6	27,7	434,3	38,0
Коэффициент значимости		3		10		9		3		4

ТАБЛИЦА ЭКСПЕРТНЫХ ОЦЕНОК

Шины	Управляемость	Удобство управления разгоном	Комфорт		Курсовая устойчивость		Проходимость
			шум	плавность хода	на снегу	на асфальте	
1. Nokian HKPL 7 SUV	9/54	9/9	7/21	7/14	8/32	7/28	9/45
2. Pirelli Winter Carving Edge	8/48	8/8	7/21	6/12	6/24	7/28	8/40
3. Vredestein Arctrac SUV	7/42	6/6	6/18	7/14	6/24	8/32	7/35
4. Bridgestone IC 5000	6/36	7/7	8/24	7/14	7/28	7/28	8/40
5. Maxxis Presa Spike SUV	7/42	6/6	6/18	6/12	7/28	8/32	6/30
Коэффициент значимости	6	1	3	2	4	4	5

Вместе с автором шины тестировали Антон МИШИН, Валерий ПАВЛОВ и Дмитрий ТЕСТОВ.

Редакция выражает признательность всем компаниям, предоставившим шины.

На правах рекламы

ДВОЙНОЙ РЕСУРС — КАЧЕСТВО ПРОВЕРЕНО

НАШИ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРЕДСТАВИТЕЛИ
на сайтах: www.zmz.ru, www.2resurs.ru
www.uaz.ru

Подробная информация
по тел: +7 (83161) 6 61 38, +7 (83161) 6 57 44

Цап-царап

– У меня на левом заднем крыле гвоздем нацарапано неприличное слово…
– Подождите… Какое?

Из фильма «Берегись автомобиля»

Средств для удаления или маскировки царапин на прилавках сегодня множество – это на какое-то время успокаивает владельца поцарапанного автомобиля. Но глаза тут же разбегаются, а оптимизм иссякает: принцип работы препаратов совершенно разный! Одни представляют собой полироли с абразивными включениями, другие содержат некую субстанцию, слегка растворяющую лак и заливающую царапину, третьи просто позволяют подкрасить дефектное место. Еще есть восковые составы, заполняющие и маскирующие царапину «на время демонстрации авто покупателю». Так что купить-то? Мы приобрели препараты всевозможных принципов действия. Найти подходящее крыло и испещрить его разнокалиберными царапинками – дело несложное. При этом мы сознательно поступали, как рядовой покупатель: читали инструкцию и действовали в соответствии с ней, «забыв» на время профессиональные навыки.

Поэтому отрицательный результат следует рассматривать именно с позиции начинающего ремонтника. У продвинутого пользователя в ряде случаев могло получиться лучше.

Понятно дело, что впрямую сравнивать восковой карандаш, краску и полироль некорректно. Поэтому всех участников мы расставили по желанию… художника! ЗР

На фото только одна из 10 одинаковых зон со специально нанесенными царапинами: от легких рисок до «рвов», достающих до грунта. Именно с ними сражались препараты в меру своих сил и предназначения. Увы, снимок не дал представления о реальном результате: оценить его оказалось возможным только живым взглядом!

ABRO Wipe Out Scratch Remover

Заявленный производитель.................ABRO Industries, США

Ориентировочная цена.................160 руб.

Препарат порадовал быстродействием при шлифовке поверхности. Но царапина исчезнет вместе с блеском – возвращать его придется иными средствами. В применении состав прост и удобен, как и его упаковка. Перед растиркой не нужно ждать высыхания. Но русскоязычный стикер содержит далеко не полный перевод оригинальной этикетки (не указан, к примеру, температурный диапазон применяемости).

fix it! PRO

Заявленный производитель.................США

Ориентировочная цена.................1100 руб.

Подбор колера не требуется: нанесенный состав, видимо, слегка растворяет эмаль и приобретает нужный оттенок. А вот инструкцию надо читать внимательно: в ней слишком много специфических требований. Нас это не спасло: обещанное время высыхания на солнце от 1 часа (а помните, какая жара была летом?) превратилось… в 48 и более часов! За это время на отремонтированный участок осела пыль. Значит, оставить сохнуть желательно в особо чистом помещении.

Hi-Gear HG8019

Заявленный производитель.................Hi-Gear Products, США

Ориентировочная цена.................290 руб.

Полироль-очиститель реставрирует покрытие с потертостями и мелкими царапинками. При этом восстанавливает и блеск. А вот со средними и крупными не справляется. Упаковку удобной не назовешь: открыть пробку-дозатор голыми руками довольно сложно.

KratzerEntferner Set SONAX 305941

Заявленный производитель.................SONAX, Германия

Ориентировочная цена.................880 руб.

Фирма именитая, а с переводчиками у нее туго: русский текст не соответствует немецкому. Салфетки трудно зафиксировать на приспособлении для первоначальной обработки. И самое главное – несмотря на сложную двухкомпонентную формулу, состав не справился даже с мелкими царапинами и не восстановил блеск.

Испортить настроение может не только слово, но и просто царапина. Удалить ее с лакированного крыла или хотя бы сделать малозаметной пытались Алексей Воробьев-Обухов и Михаил Колодочкин. Помогал им в этом Евгений Михалкевич.

Turtle Wax, «Антицарапин»

Заявленный производитель.................................... Англия

Ориентировочная цена....................................240 руб.

Состав из удобного тюбика справляется с царапинами любого размера и глубины (даже до грунта!). Но осторожнее, не переусердствуйте: абразивы, содержащиеся в нем, могут легко протереть лакокрасочное покрытие насквозь. Понятно, что такая паста не в состоянии придать поверхности идеальный блеск, поэтому в конце стоит отложить тюбик в сторону и взять флакончик с «Антицарапином-Реставратором».

DoctorWax DW8275

Заявленный производитель....................................США

Ориентировочная цена....................................240 руб.

Полироль отлично справляется с потертостями и царапинами вплоть до средних. Пригоден для ручной и машинной обработки поверхности. По информации производителя, для наилучшего эффекта следует вначале вымыть машину шампунем, но только этой же марки. Указан даже его конкретный тип. Придираться к этому не будем: в конце концов, производителю виднее...

Avtomark

Заявленный производитель.......ООО «ТД Омегатех ЛКМ», Россия

Ориентировочная цена....................................120 руб.

Фактически это краска, которую нужно подбирать по оттенку. Подойдет для маскировки глубоких – до грунта – царапин и сколов. «Карандаш» компактен, прост в применении, краска быстро сохнет. Однако красящий стержень великоват для аккуратного закрашивания мелких царапин. К тому же при снятом колпачке краска быстро высыхает, не позволяя продолжить работу. Следы заделки заметны, но смотрятся не так вызывающе, как исходная царапина.

«Эверест», восковой карандаш

Заявленный производитель.......«Группа Эверест», Россия

Ориентировочная цена....................................160 руб.

«Волшебный карандашик» шутя восстанавливает блеск и устраняет разводы от губки. На этом достоинства заканчиваются. Царапинки состав не заполняет, пластиковый шпатель из комплекта неудобен, его острые необработанные кромки могут даже повредить покрытие. Карандаш тает в руках, пачкается. А результаты обработки недолговечны. Типа подкрасил автомобиль – и продал.

Nanox NX8303

Заявленный производитель.......... Hi-Gear Products, США

Ориентировочная цена....................................330 руб.

Полироль хорошо справляется с потертостями и мелкими царапинками, восстанавливая блеск лакокрасочного покрытия. Из недостатков отметим узкий температурный диапазон использования: в нашем климате, скорее всего, потребуется теплый гараж. Царапины среднего размера не для него.

Turtle Wax Safe Cut FG 4994

Заявленный производитель.................................... Англия

Ориентировочная цена....................................300 руб.

Этот состав помогает удалить мелкие царапины и потертости, которые появились после обработки пастой того же производителя. И все-таки добиться идеального блеска не удалось – так и хочется воспользоваться еще каким-то снадобьем...

На правах рекламы

sollers ЗМЗ ЗАВОЛЖСКИЙ МОТОРНЫЙ ЗАВОД

представляют марку

ДВОЙНОЙ РЕСУРС®

Высоковольтные ПРОВОДА

Комплекты
дв. ЗМЗ-402, ЗМЗ-410;
дв. ЗМЗ-405, ЗМЗ-4062, ЗМЗ-409;
дв. ЗМЗ-4061; ЗМЗ-4063;
дв. ЗМЗ-4091;
дв. ЗМЗ-511, ЗМЗ-523

ВЫСОКОВОЛЬТНЫЕ ПРОВОДА «ДВОЙНОЙ РЕСУРС» ОТВЕЧАЮТ САМЫМ ВЫСОКИМ ТРЕБОВАНИЯМ:

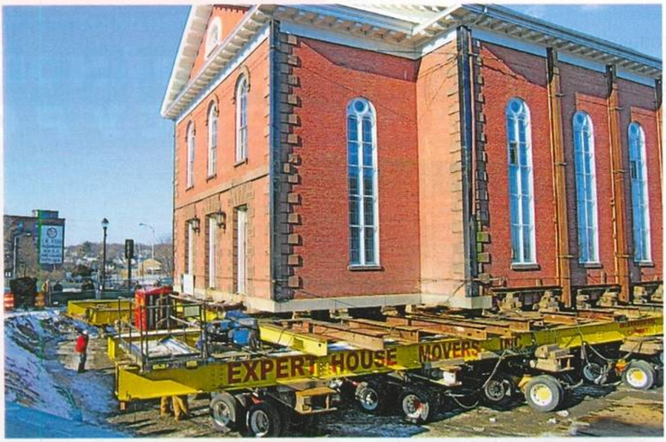
- обеспечивают уверенный пуск двигателя;
- обеспечивают минимальный уровень радиопомех и расход топлива;
- рабочая температура от -60°с до +250°с.

реклама

ДВОЙНОЙ РЕСУРС КАЧЕСТВО ПРОВЕРЕНО

НАШИ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРЕДСТАВИТЕЛИ
на сайтах: www.zmz.ru, www.2resurs.ru

Подробная информация
по тел: +7 (83161) 6 61 38, +7 (83161) 6 57 44



Подкаты и откаты

Изучив всевозможные виды обычных домкратов (ЗР, 2010, № 9), мы решили исследовать более тяжелую весовую категорию. Укротителем пятерки «домкратищ», каждый из которых имел свою изюминку, выступил Евгений Михалкевич, а «полеты» вверх и вниз совершал редакционный универсал ВАЗ-2111.

Самый пронырливый

King Tools T 10330

Заявленный производитель .... Fawaz Al Khateeb, ОАЭ

Ориентировочная цена, руб. 1600

Двухтонный домкрат при собственной массе 10,5 кг обещал пролезть под машину даже в том случае, если просвет до земли составляет всего 85 мм. Проверили – все верно, причем по нашим измерениям получилось даже 80 мм! А вот максимальная высота подъема составляет 335 мм – маловато! К примеру, поднимая подопытный ВАЗ-2111, нам пришлось совершить 25 качков, а колесо оторвалось от земли лишь в самый последний момент. И поднять машину выше было невозможно, если только не применять дополнительные подкладки.

\+ Небольшое усилие на ручке насоса и подъем авто с 80 мм. Упакован в удобный пластиковый кейс.

– Ненадежная фиксация ручки для переноса и отсутствие резиновой подушки на опорной площадке. Малая высота подъема.

Самый красивый

Kamasa Tools K 4930

Заявленный производитель .... страна не указана (предположительно Швеция)

Ориентировочная цена, руб. 3200

При такой цене этот двухтонный домкрат вполне можно было бы снабдить кейсом. Увы, предложена только одноразовая картонная тара. Может, этот инструмент предполагается не возить в машине, а хранить в гараже на полке? Сам домкрат производит приятное впечатление: хорошее качество окраски и отделки, есть даже куда прицепить ручку насоса при хранении. Колесо оторвалось от земли быстро – всего за 15 качков; еще десять позволили вознести кузов на 380 мм. Но начальная высота должна быть не менее 125 мм.

\+ Большая высота подъема, удобная ручка для переноски, резиновая подушка опорной площадки.

– Отсутствие пластиковой коробки и довольно высокая цена.

Самый загадочный

Premier IT619K

Заявленный производитель .... Premier Power Products

Ориентировочная цена, руб. 2550

Зоркий глаз углядел на этом домкрате непонятного назначения рычажок. Настолько непонятного, что ни продавец, ни англоязычная наклейка на само́м домкрате не дали ответа. Разгадку пришлось искать методом проб. Оказалось, если надеть на этот рычажок ручку насоса, то одним движением можно подвести опорную площадку под порог кузова – и затем уже поднимать автомобиль обычным способом. Начальная высота для домкрата – 135 мм. Отрыв колеса произошел на 23-м качке, полный ход – 38 качков.

\+ Большая высота подъема (380 мм), наличие рычага предварительного подъема.

– Большое (как ни странно) усилие на ручке насоса. Отсутствие резиновой подушки на опорной площадке.

Весной произошла подвижка почв –
мою избу слегка перекосило.
С тем, чтобы мне в поднятии помочь,
я взял домкрат десятитонной силы.

Владимир Годлевский

Подкатной домкрат – зверь серьезный. Хорошая устойчивость, низкая посадка, минимум трудозатрат… Последнее, впрочем, не относится к тем случаям, когда тяжеленный инструмент нужно вытаскивать из багажника: один из испытанных нами весил 40 кило! Но такие с собой обычно и не возят: их среда обитания – гаражи, мастерские и т. п.

Разновидностей подкатных домкратов великое множество – как по конструкции, так и по возможностям. У самых мощных грузоподъемность в полсотни тонн, но нас интересовал, конечно же, подъем легковушек. Как и ранее, мы не ставили задачу охватить все многообразие рынка, а потому выбирали для испытаний те изделия, в которых, на наш взгляд, была некая изюминка – от технической до визуальной.

Ощутить на себе преимущества подкатов (и откатов, конечно же…) выпало порогу нашего автомобиля, под который мы сознательно ничего не подкладывали. Поэтому после тестов порог пришлось подкрасить, но серьезных вмятин не появилось. Оценок мы не выставляли: в каждом из изделий старались найти как достоинства, так и недостатки. Полагаем, что точно так же поведут себя будущие покупатели, руководствуясь собственными представлениями о «домкратологии». **ЗР**

Самый безопасный

HobbyLine Jack 3.530

Заявленный производитель .... компания «Сорокин»

Ориентировочная цена, руб. 2900

Этот симпатичный домкрат поднимает груз в 2,5 т и при этом обещает подстраховать ремонтника от неожиданного опускания машины в случае утечки или поломки в гидросистеме: педалька фиксатора позволяет заблокировать домкрат в одном из трех положений. Высота подъема лежит в обычных пределах: 140–380 мм, но для некоторых авто его минимум явно великоват. Есть пластиковый кейс, однако домкрат с присоединенной ручкой для переноски в него не лезет. Придется ее каждый раз надевать и снимать, а она и так еле держится! Колесо оторвалось на пятнадцатом качке и еще пятнадцать осталось до полного подъема.

(+) Малое усилие на ручке насоса. Наличие трехступенчатого фиксатора.

(–) Ненадежная фиксация ручки для переноса, отсутствие резиновой подушки.

Самый быстрый

Megapower M-83502

Заявленный производитель .... по заказу Megapower (Германия), Китай

Ориентировочная цена, руб. 6150

В нашей коллекции это самый дорогой, мощный и тяжелый агрегат. Шутя справляется с грузом в 3,5 т, при этом длиннющая составная рукоятка обеспечивает минимальное усилие. Подводят пяту под автомобиль одним нажатием специальной педали. Минимальная высота – 145 мм. Для опускания здесь также не нужно вынимать рукоятку, достаточно покрутить ее против часовой стрелки. Цена не удивляет – столько металла, целых 40 кг! Но почему сэкономили на резиновом подпятнике? Может, у профи всегда есть что-то мягкое под рукой? Колесо нашей машины взмыло вверх уже на пятом качке. И еще пять подняли машину аж на 510 мм!

(+) Самая большая высота подъема, удобная педаль предварительного подъема.

(–) Неудобная составная ручка с люфтом в соединении. Отсутствие резиновой подушки. Большой вес, высокая цена.

На правах рекламы

НАШИ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРЕДСТАВИТЕЛИ
на сайтах: www.zmz.ru, www.2resurs.ru
www.uaz.ru
Подробная информация
по тел: +7 (83161) 6 61 38, +7 (83161) 6 57 44

Коктейль со льдом

Зимняя шина – коктейль из несовместимых, на первый взгляд, компонентов. Но японская «Йокогама» смешивает их уже 93 года по своим фирменным рецептам. Что получилось в последнем бокале, попробовал Андрей Сидоров.

Ведущие шинные компании раз в два-три года, как правило, обновляют свой модельный ряд. Процесс естественный: появляются новые технологии, наседают конкуренты – поэтому, чтобы удержать покупателя, нужно шевелиться. Тенденция прослеживается совершенно определенная: премиум-модели десятилетней давности вчистую проигрывают нынешнему среднему классу, к которому совсем недавно относилась и «Йокогама». Но теперь японцы решили сократить качественный разрыв с конкурентами.

К новому сезону «Йокогама» подготовила шипованную шину iceGUARD iG35. Набор конструктивных решений у современных зимних шин примерно одинаковый; множество ламелей с острыми гранями должны надежнее цепляться за шероховатости снега и льда. Чтобы они не складывались под нагрузкой, прорези между ними не гладкие, а с выступами-впадинами, препятствующими излишней подвижности. Боковые канавки отводят снег и воду из пятна контакта, шипы вгрызаются в лед, а мягкий протектор равномерно обволакивает микронеровности, улучшая сцепные свойства. Всеми этими возможностями в полной мере наделена и iG35.

Идеальную ледовую площадку полигона для чистоты эксперимента тщательно подметают после каждого заезда. В нашем распоряжении несколько «аурисов». Черные – на уже хорошо зарекомендовавших себя шинах «Йокогама-F700S», серебристые – на новых iG35. Задача – сравнить тормозной путь на льду со скорости 40 км/ч. Только как это сделать корректно, когда из измерительной аппаратуры – спидометр и вешки на обочине с шагом 5 метров? Вроде новые шины лучше, но вежливость тянет в одну сторону, а объективность – в другую. Ведь ошибка в скорости хотя бы на пару километров в час при начале торможения ведет к изменению тормозного пути на 10 процентов – зависимость-то квадратичная.

Меняем трассу. «Змейка» из десятка конусов на укатанном снегу, разворот и длинный прямик. Линия финиша весьма условная. Мерительный инструмент примерно такой же, как в предыдущем тесте: флаг и секундомер. Здесь оцениваем управляемость в сравнении с такими же «аурисами», но обутыми в шины конкурентов. После чехарды заездов вывод совершенно четкий: все едут великолепно, но… более или менее равноценно.

В целом iG35 показала себя молодчиной: комфортная, малошумная, цепкая. А чтобы объективно исследовать ее сильные и слабые стороны, придется дождаться наших очередных зимних тестов. Кстати, «Йокогама» вот-вот запустит свой завод под Липецком, а это позволяет надеяться, что цена шины будет умеренной. ЗР

Даже на морозе резина протектора остается очень мягкой и хорошо держится за микронеровности дороги.

Дизайн новых шин куда эффектней, чем у предшественников. Также увеличен скоростной индекс: со 160 до 190 км/ч. Размерность – от 13 до 20 дюймов.

МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНАЯ СМАЗКА

Ориентировочная цена – 145 руб.

Наверное, нет автолюбителя, который не пользовался бы жидкостью WD-40. Однако это не значит, что легендарный препарат, помогающий откручивать, высушивать и размораживать, нельзя сделать лучше. Фирма Hi-Gear Products представила свой химикат аналогичного назначения HG40. Первым делом в глаза бросается весьма удобная аэрозольная упаковка с курковым клапаном. Что же касается эффективности, то, как утверждает производитель, и в этом направлении HG40 стал заметным шагом вперед.

АВТОШАМПУНЬ ДЛЯ БЕСКОНТАКТНОЙ МОЙКИ

Ориентировочная цена – 100 руб.

Подобные шампуни профессионалы наносят с помощью пеногенераторов, подсоединенных к аппарату высокого давления. А что делать автолюбителю, которому тоже хочется много активной пены… из ничего? На этот случай питерская ПКФ «ХОРС» приготовила автошампунь в литровом аэрозольном баллоне. Этого количества хватит на две помывки. Шампунь устраняет грязь, масло, следы насекомых с металла, стекла и пластика. А процедура мойки становится простой и приятной: нужно только распылить пену, подождать пару минут и смыть водой.

СИЛИКОНОВАЯ СМАЗКА

Ориентировочная цена – 65 руб.

Силиконовую смазку АС-464 (НПП «Астрохим») каждый оценит уже с первыми заморозками, как только напомнит о себе проблема примерзания уплотнителей дверей. Новый препарат не только решает ее на раз, но еще и весьма удобен в применении благодаря роликовому аппликатору, встроенному в баллончик. Достаточно прокатить «валиком» по резинке, и она не только окажется защищенной от старения и растрескивания, но и не пристанет к металлу на морозе. Особенно полезно применение новинки перед зимней мойкой.

ЗИМНИЕ ШИНЫ

Ориентировочная цена – 2800 и 4000 руб.

Новая линейка зимних шин Viatti Brina с асимметричным рисунком протектора выпущена компанией «Нижнекамскшина». Покрышки предназначены для эксплуатации в диапазоне температур от –45 до +10 °С и представлены пока в двух типоразмерах: 195/65R15 91 T и 205/55R16 91 T. К особенностям новинки следует отнести сдвиг шашек протектора друг относительно друга в продольном направлении, что снижает уровень шума. Прорези по всей ширине беговой дорожки делают шашки более эластичными в продольном направлении и способствуют улучшению сцепных свойств.

АККУМУЛЯТОРНЫЕ БАТАРЕИ

Ориентировочная цена – 2500 руб. за батарею 55 А·ч

Батареи Moratti известны в России уже семь лет. Сегодня их производят в Словении, причем, благодаря исключительно стабильной технологии производства и тщательному контролю качества, они единственные, на которые дается пожизненная гарантия в рамках специальной акции (подробности – на сайте www.moratti.ru). В нынешнем сезоне батареи сменили дизайн, но дело не только в этикетке: заметно вырос пусковой ток. Например, если раньше для батареи емкостью 60 А·ч он составлял 500 А, то теперь – 570 А.

АНТИФРИЗ

Ориентировочная цена – 90 руб. за 1 л

Антифриз «За рулем» изготовлен в России на основе этиленгликоля с применением современного карбоксилатного пакета отечественных и импортных присадок, предотвращающих коррозию, вспенивание и старение состава – его срок годности пять лет. Кроме того, антифриз обладает антифрикционными свойствами. Флуоресцентные добавки позволяют легко обнаружить место течи в ультрафиолетовом свете.

ЭЛЕКТРОБЕНЗОНАСОСЫ

Ориентировочная цена – 1400–2100 руб. в зависимости от модели

Новая линейка электробензонасосов, которые фирма «Топливные системы» выпустила под брендом PEKAR, предназначена для автомобилей ВАЗ-2110…2112, «Лада-Приора», «Шевроле-Нива», а также «Газель» и «Волга». Ресурс насосов благодаря использованию современных материалов и стопроцентному контролю качества увеличен до 160 000 км пробега.

АМОРТИЗАТОРЫ

Ориентировочная цена – 1000 руб.

Компания «Транскомплект» (Санкт-Петербург) освоила выпуск гидропневматических амортизаторов для задней подвески ВАЗ-2108, -2110, -1118, -2170 и их модификаций. Диаметр штока новых изделий – 14 мм. Упаковка содержит комплект верхнего крепления, а также болт, шайбы и гайку. Все использованные в амортизаторах комплектующие получены от хорошо зарекомендовавших себя зарубежных производителей.

ТОРМОЗНЫЕ КОЛОДКИ

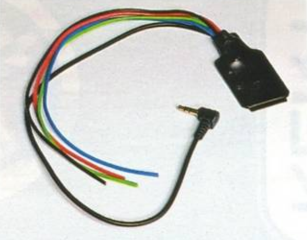
Ориентировочная цена – 270 руб. за комплект для дисковых тормозов для «Лады-Приора»

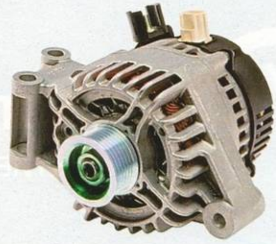
AD Premium – серия тормозных колодок для дисковых и барабанных тормозов автомобилей отечественного производства, разработанная фирмой «Сфера ФМ». Новый фрикционный материал с шумопоглощающим покрытием обеспечивает эффективное торможение при любых погодных условиях. Коэффициент трения остается стабильным во всем диапазоне температур, скоростей и давления, что гарантирует высокий уровень безопасности; при этом новый состав фрикционной смеси более долговечен и медленнее изнашивается.

УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ИНТЕРФЕЙС

Ориентировочная цена – 3900 руб.

Неброское с виду устройство служит для подключения штатных кнопок управления головным устройством, расположенных на руле, к ресиверу Alpine. Обычно для каждой марки авто требуется свой согласующий блок, а вот универсальный интерфейс APF-S100UN пригоден чуть ли не для любого автомобиля. Нужно лишь однажды обучить его (по прилагаемой инструкции) правильно понимать команды кнопок «тойот», «ниссанов», «хонд», «субару», «сузуки», «хаммеров», «фордов», «шевроле» и многих других.





ГЕНЕРАТОРЫ

Ориентировочная цена – от 5000 руб., в зависимости от модели

Фирма DENSO известна свечами зажигания, но ей не чуждо и другое электрооборудование, в частности генераторы. Впервые примененный обмоточный провод с прямоугольным сечением (ранее подобный использовали разве что в стартерах) позволил уплотнить намотку, снизить вес генератора и повысить его отдачу. Регулятор напряжения выполнен на микросхеме. Две лопасти вентилятора, объединенные с ротором, помогли также уменьшить шум генератора.

ДАТЧИК АБСОЛЮТНОГО ДАВЛЕНИЯ

Ориентировочная цена – 700 руб.

Калужский датчик разрежения во впускном трубопроводе для «Дэу-Нексия» и «Шевроле-Ланос» относится к категории изделий «поставил и забыл»: изготовитель, завод «АвтоТрейд», дает на него пятилетнюю гарантию. Датчик является полным аналогом штатного GM 12569240, собран на микросхеме фирмы Motorola и прошел длительные дорожные испытания в течение двух зим – наиболее критичного сезона для этого вида изделий.

АВТОМОБИЛЬНЫЙ НАВИГАТОР

Ориентировочная цена – 6500 руб.

В продаже появилась новая для российского рынка марка GPS-навигаторов – Pocket Nature. Первая ласточка – 5-дюймовая модель NP 015 в супертонком корпусе стильного дизайна. При толщине всего 12 мм в нем поместился литий-ионный аккумулятор большой емкости (1250 мА·ч). Устройство оснащено встроенной памятью 2 Гбайт. Через видеовход к навигатору можно подключить любые внешние источники сигнала. Кроме того, интернет-браузер позволяет просматривать сайты, принимать и отправлять письма по электронной почте. А пять встроенных игр не дадут скучать в пробках.

РЕГУЛЯТОР ХОЛОСТОГО ХОДА

Ориентировочная цена – 300 руб.

Регулятор холостого хода для автомобилей ВАЗ, выпущенный Калужским электромеханическим заводом, имеет целый ряд преимуществ перед аналогами от других фирм. Защитный шток предохраняет от масла и смолистых отложений, содержащихся в картерных газах, и значительно увеличивает ресурс РХХ. Специальные штифты с рифлением улучшают вибростойкость и препятствуют саморазборке. Стальной наконечник служит намного дольше и к тому же рассчитан на работу с газобаллонным оборудованием.

МОТОРНЫЕ МАСЛА

Ориентировочная цена – 1500 руб. за 4 л

Корейская компания SK Lubricants выводит на российский рынок новую линейку моторных масел ZIC XQ LS. Это синтетические масла, изготовленные по технологии Low SAPS, что в переводе на обычный язык означает снижение содержания сульфатной золы, фосфора и серы. Такой состав благоприятен для использования масел в новейших дизельных двигателях с сажевыми фильтрами. Они подходят и для бензиновых моторов, в том числе с турбонаддувом. Новинки получили классы качества API SM/CF, ACEA A3/B3, A3/B4, C3 и допуски от «Фольксвагена», «Порше», БМВ и «Мерседес-Бенца». А в автомобили «Хёндай» и КИА их заливают прямо на конвейере.

АНТЕННЫЙ УСИЛИТЕЛЬ-СУММАТОР

Ориентировочная цена – 790 руб.

Усилитель-сумматор сигнала Prology TFB-100 предназначен для тех, кто оснастил свой автомобиль не только ресивером, но и телевизором. Он принимает, усиливает и суммирует сигналы от четырех ТВ- и радиоантенн. Благодаря этому устройству значительно уменьшаются помехи и «замирания» сигнала. TFB-100 обрабатывает сигнал в диапазонах МВ и ДМВ (для телевизора), а также ДВ, СВ, УКВ и FM (для ресивера). Коэффициент усиления устройства 5–10 дБ при уровне шума не более 1,7 дБ. Усилитель-сумматор спрячется под приборной панелью в любом удобном для монтажа месте.

МУЛЬТИМЕДИЙНЫЙ ЦЕНТР

Ориентировочная цена – 24 000 руб.

На 6,5-дюймовом экране Mystery MDD-7970NV может появиться карта местности: аппарат содержит встроенный GPS-навигатор с программным обеспечением «Навител». Монитор моторизован и устанавливается под разными углами для лучшей видимости изображения. Чтобы не привлекать внимания на стоянке, его легко снять и взять с собой. Благодаря интерфейсу Bluetooth в ряде случаев удается обойтись без кабельных соединений при воспроизведении музыки от внешнего источника. Командовать центром можно как с обычного пульта ДУ, так и с помощью штатных кнопок на руле, если в них применена так называемая резистивная система управления.

АКУСТИЧЕСКИЕ СИСТЕМЫ

Ориентировочная цена – 2700–4200 руб., в зависимости от модели

Основной задачей разработчиков серии Maximo являлось сохранение фирменного звучания Morel, то есть перенос качества более дорогой акустики в доступную ценовую категорию.

За счет заимствования технологий у твитеров высшего класса ВЧ-динамик с куполом 25 мм и внешней звуковой катушкой EVC лишен резкости, свойственной акустике из бюджетного ценового диапазона. Такая конструкция оптимизирует излучение вне оси и расширяет частотную характеристику наряду с высокой детальностью и точностью звучания. С помощью монтажного комплекта твитер можно установить четырьмя способами.

Высокая эффективность – еще одна отличительная черта динамиков Maximo. Магнитное

поле, создаваемое качественным ферритовым магнитом мидбаса, позволяет достичь высокой мощности и отдачи. В то же время по габаритам он на 35% меньше аналогичных по мощности обычных ферритовых магнитов, что делает акустику более компактной.

Maximo является первым продуктом компании, в котором используется новое покрытие Acudamp. Эта ультралегкая полимерная смола применяется в НЧ/СЧ-динамиках для того, чтобы устранить нежелательные резонансы диффузора, воспринимаемые на слух как искажения.

На правах рекламы

Препарат для полноценной мужской жизни

Лицензия № 99-04-000093 ФСНСЗСР
Рег. уд. № 000371/01 РЕКЛАМА

Помогает:

- Восстановить мочеиспускание.
- Предотвратить рост аденомы предстательной железы.
- Устранить проявления хронического простатита.

ЕСТЕСТВЕННОЕ СОХРАНЕНИЕ МУЖСКОГО ЗДОРОВЬЯ

Телефоны горячей линии: (495) 681-09-30, 681-93-00

ПРОКОНСУЛЬТИРУЙТЕСЬ СО СПЕЦИАЛИСТОМ, УТОЧНИТЕ ВОЗМОЖНЫЕ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ

10 вещей, которые изменили мир

Мир, конечно, в основном автомобильный, и не за всю историю, а за последние... ну, скажем, четверть века. Субъективный рейтинг и объективный прогноз составили Дмитрий Федоров и Антон Чуйкин.

Только на первый взгляд связь этого устройства с автомобилем может показаться неочевидной. На деле же эта штука заметно изменила, например, «За рулем»... Принцип цифрового фото, как и телевидения, был изложен еще в начале прошлого века. Если раньше фото снимали на пленку (лучше – слайд), проявляли, печатали, сканировали, то теперь изображение можно сразу передать на компьютер и готовить к печати. Несомненный выигрыш в скорости. А еще в чем? В почти неограниченном количестве кадров. В возможности немедленно оценить результат съемки. В удобстве обучения – по снимку можно посмотреть режим съемки и понять, где ошибся. С появлением «цифры» делать снимки автомобилей стало удобнее и проще, за камеры взялись не только профессиональные фотографы, но и все журналисты «За рулем».

Прогноз ЗР. В будущем в печать придут 3D-технологии. Причем, чтобы увидеть объемный снимок, не придется надевать стереоочки.

10 место ЦИФРОВОЙ ФОТОАППАРАТ

9 место ЗАПАСНОЕ КОЛЕСО

Обязательный атрибут автомобиля постепенно становится атавизмом. Конечно, запаска пока останется (возможно, еще надолго) на машинах, эксплуатируемых в сложных дорожных условиях, но общую тенденцию уже не остановить. На заре автомобилизма запасного колеса как такового тоже не было. В дорогу водитель обязательно брал набор запасных покрышек и камер, которые монтировались на несъемный обод. Без ремонта пробитого колеса в те времена не обходилась, пожалуй, ни одна поездка, ведь автомобиль делил дорогу с конными экипажами, а где лошади, там всегда россыпь выпавших из подков гвоздей. Поэтому внедрение в начале XX века на американском автомобиле «Рамблер» быстросъемных колес стало настоящим прорывом. Сейчас пятое колесо на грани вымирания. Даже в виде докатки, оно рано или поздно уйдет в отставку. Создатели современных автомобилей бьются за снижение массы, стараются плотнее скомпоновать жизненное пространство, а колесо на борту – это килограммы и дюймы, которые понадобятся лишь один раз за несколько десятков тысяч километров. Поэтому все чаще мы находим на привычном месте лишь компрессор и гель для заделки незначительного прокола...

Прогноз ЗР. Автомобили становятся все меньше, а колеса все больше, и запаске в этой формуле просто не найдется места.

8 место КОМПАКТ-ДИСК

В отличие от многих других устройств и изобретений, CD может похвалиться точно известной датой рождения. Производство и продажа компакт-дисков начались в 1982-м («Филипс», «Сони»). Спустя полтора десятка лет появились DVD. И то и другое суть оптические носители информации, представленной в цифровом виде. CD быстро вытеснили из бардачков кассеты: записать можно много и сохранить надолго, даже царапин они не слишком боятся. Музыка, затем видео, затем любая информация, например карты для навигаторов, – CD поселились в каждом автомобиле. Более того, они еще широко используются в издательском деле, поскольку все фирменные пресс-релизы издаются в цифровом формате: заметная часть журнальных фото приезжала к нам на дисках.

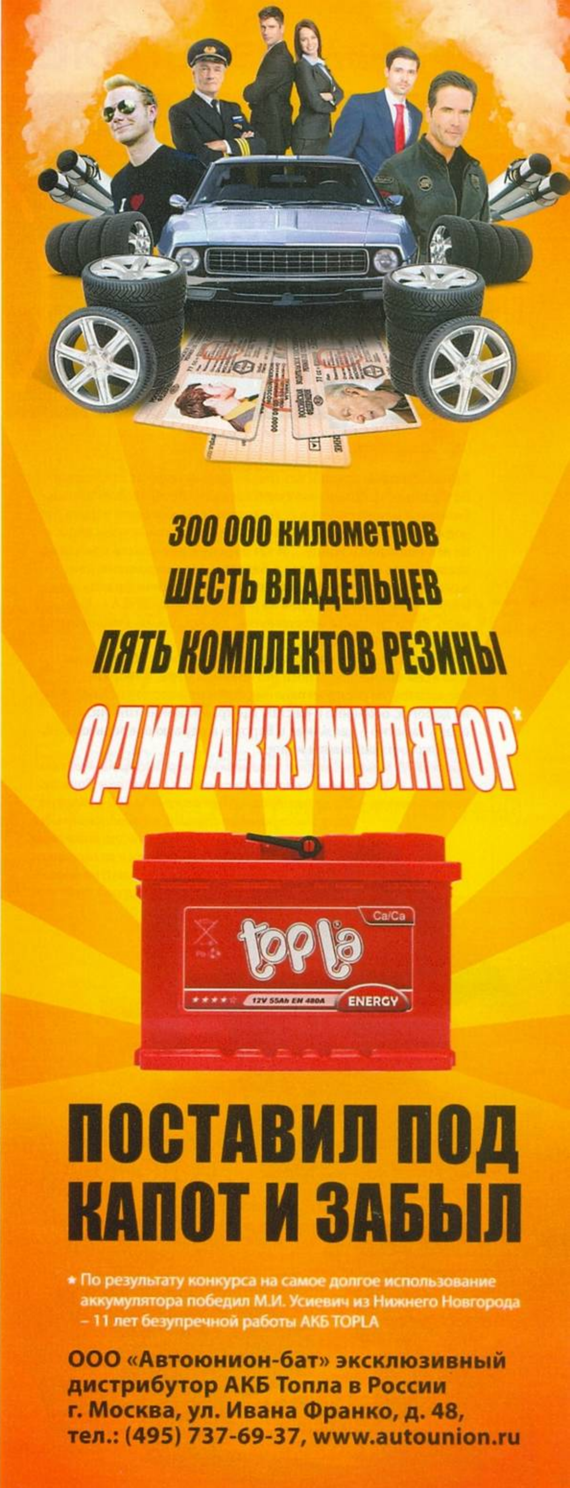
Прогноз ЗР. Компакт-диски, мелькнув яркой звездой на небосклоне средств хранения информации, стремительно движутся к закату. Их вытесняют куда более емкие и надежные устройства, одним из примеров которых служит флеш-карта.

7 место ПЛАСТИКОВАЯ КАРТА

Когда-то наличные деньги, заменив натуральный обмен, стали удобным и на долгое время единственным средством расчетов. А потом понадобились альтернативы: долговые расписки, чеки, наконец, платежные карты. Они ведут свою историю с начала прошлого века, когда в Америке таким образом развили идею покупок в кредит. «Запишите на мой счет!» – карта и была идентификатором счета. Потом она стала своеобразным посредником между покупателем и продавцом, обеспечивая оплату («Дайнерс клаб», 1947 год). Бумажные, с перфорацией… Наконец, в 1970-е годы появились карты с магнитной полосой, в 1990-е – куда лучше защищенные карты с чипом. Будущее, очевидно, за оптическими устройствами.
Но это все технические подробности, а по сути – с помощью карты можно купить машину, заправить ее, обслужить, оплатить парковку и т. д. и т. п. Причем в любой валюте! Чрезвычайно удобно для путешественника, особенно автотуриста.
Неудивительно, что карты, появившись в России только в самом конце XX века, сегодня распространились по всей стране: их около 130 млн., в одной Москве треть этого количества (у многих по нескольку карт).

Прогноз ЗР. У каждого гражданина будет единая пластиковая карта – как платежное средство, права, паспорт, страховой полис и т. д.

На правах рекламы



6 место КОНДИЦИОНЕР

Идея создания собственного климата в транспортном средстве не так нова, как кажется. Еще в XIX веке пытались принудительно охлаждать салон экипажа. Для этого под днищем кареты монтировался короб со льдом, а в полу делались щели, через которые холод поступал внутрь. Правда, здесь налицо, как сказали бы наши испытатели, неравномерность тепловых потоков: ноги мерзли, а голова оставалась по-прежнему в тепле.

Настоящий кондиционер был создан Уиллисом Карриером в 1902 году, но до автомобиля он добирался долгих 40 лет: слишком громоздкой получилась конструкция. Лишь в 1939 году американский «Паккард» представил первый в мире автомобиль с кондиционером. Но это была совсем не та замечательная вещь, которую мы знаем сейчас. Первый кондиционер занимал полбагажника, не имел термостата, а чтобы его включить или выключить, требовалось лезть под капот и скидывать ремень со шкива привода компрессора.

5 место КАМЕРЫ НА ДОРОГАХ

Эти незаметные устройства спасли целый сегмент автопрома. Во Франции традиционно существовали «бесправные» автомобильчики мощностью 4 л.с., на которых можно было ездить без водительской лицензии. В начале 2000-х за неимением спроса их век подходил к концу… И тут европейские власти принялись завинчивать гайки в заботе о безопасности дорожного движения. Ввели систему видеофиксации – и тысячи французов в одночасье лишились прав на несколько месяцев. А ездить-то надо. Вот и пошли за недешевыми, тарахтящими, медленными, но все же автомобилями.

Впрочем, главное – видеокамеры неподкупны, объективны и ко всем одинаково строги (по крайней мере, в теории). Следствием их распространения стало примерное послушание на дорогах, особенно в местах, где традиционно гоняли. Это очень заметно – движение в Европе, в первую очередь южной, заметно снизило темп и напор.

Прогноз ЗР. Конечно, места установки камер быстро вычисляют, но… В России их уже несколько тысяч, и будет еще больше. Честно говоря, один из авторов, испытав на себе 500-рублевую кару электронного стража, отказался от идеи превышать скорость даже там, где глаз устремляется за горизонт, а нога сама давит на педаль. Присоединяйтесь!

4 место НАВИГАТОР

В 1993 году систему глобального позиционирования (GPS) открыли для бесплатного использования всем желающим. Тогда же «Гармин» представил первую модель навигатора, которую можно было крепить на приборной панели автомобиля. Однако уровня полной готовности GPS достигла только в середине 1995-го. На смену штурманам и бумажным картам двинулась армия электронных навигаторов… В 2010-м должна быть окончательно развернута и российская ГЛОНАСС. Технически это аналог GPS, а с точки зрения потребителя – хороший конкурент и фактор снижения цены.

В России навигаторы активно осваивают всего несколько лет, но уже сейчас редкий автомобилист не знает об их существовании. Первыми на рынок вышли переносные устройства, затем появились и встроенные в автомобиль (пионерами на российском рынке были БМВ и «Лексус»).

Современные навигаторы не только проложат маршрут из пункта А в пункт Б, но и предложат выбор между самым быстрым, самым коротким и оптимальным путем, покажут расположенные рядом объекты (от АЗС до музеев), учтут пробки, подскажут объезд ремонтируемых участков. На сегодня они еще не готовы полностью заменить человека с картой, но в будущем…

Прогноз ЗР. Вместе с устройствами управления автомобилем, такими как адаптивный круиз-контроль, ассистент парковки и т. п., навигаторы образуют комплекс, способный полностью заменить человека. То есть послужат основой электронного водителя. См. ниже.

Сейчас системы контроля климата в дорогих машинах, пожалуй, даже совершеннее своих стационарных аналогов. Судите сами: они умеют создавать локальный микроклимат в нескольких зонах салона, контролируют влажность и состав воздуха, даже положение солнца относительно автомобиля учитывают. Вполне возможно, что через определенный период система кондиционирования станет обязательным оснащением любого автомобиля. Не верите? Но «печки» тоже довольно долго оставались опцией.

Прогноз ЗР. Сейчас стоимость кондиционера на фоне цены самой машины не так значительна, как 20 лет назад. Следовательно, человек не станет экономить на комфорте, отказываясь от прохлады в автомобиле в жаркий летний день. Осталось дождаться, когда появится дистанционное управление климатом – чтобы машина охлаждала салон еще до прихода хозяина (по команде, скажем, с телефона).

В российских ПДД редакции 2006 года впервые появилось указание использовать «специальные детские удерживающие устройства». Год дали на то, чтобы родители-автомобилисты подготовились, и с 2007-го детские кресла стали у нас обязательными. Любопытно, что устройства для самых юных пассажиров на тот момент отпраздновали 72-й день рождения! По некоторым данным, в 1935-м в США предложили особое автомобильное сиденье для малыша. Товар, на тот момент опережавший время, не пошел. В 1982 году Еврокомиссия приняла стандарт для сертификации детских кресел, и, пожалуй, именно этот момент стал точкой отсчета в их массовом распространении.

Замечательное изобретение, находящееся в постоянном развитии. Крепления «изофикс», современные практичные материалы, трансформируемые конструкции. Что дальше?

Прогноз ЗР. Производители автомобилей едва ли стерпят, что такой лакомый кусочек отдан на откуп сторонним фирмам. Собственно, они уже предлагают детские кресла под своими марками и наверняка пойдут дальше, встраивая их в автомобиль. Как минимум один пример уже есть – «Вольво» трансформирует особым образом заднее сиденье. А в будущем детские кресла станут штатным оборудованием авто.

3 место

ДЕТСКОЕ КРЕСЛО

На правах рекламы

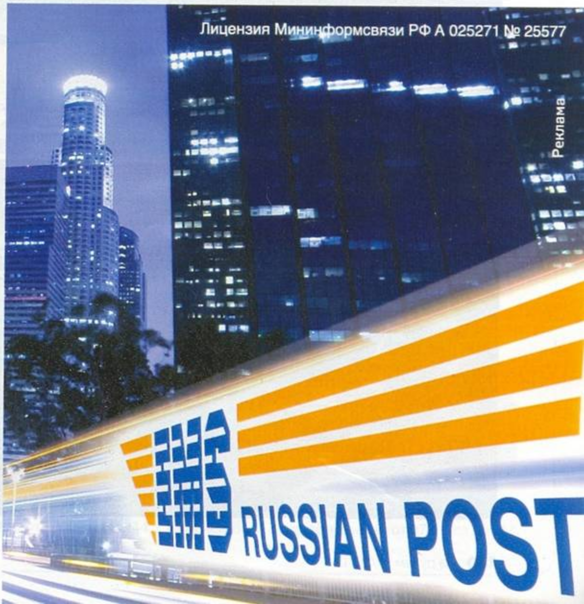
Экспресс-доставка

EMS RUSSIAN POST

документов и грузов
от двери до двери
по всей России
и в 190 стран мира

Вызов курьера:
8-800-2005-055

Единая справочная служба.
Звонок по России бесплатный.



2 место МОБИЛЬНЫЙ ТЕЛЕФОН

Один из первых мобильных телефонов предложили на американском рынке еще в 1915 году. Это была увесистая коробка, которую предлагалось посредством «кошек» цеплять к любому телефонному кабелю, становясь таким образом абонентом.

Настоящие радиотелефоны появились в автомобилях как опытные образцы в 1946 году в США и СССР; с 1963 года в нашей стране действовала система автомобильной телефонной связи «Алтай».

В 1971-м в Финляндии запустили проект «Автомобильный радиотелефон», который к 1978-му был реализован как первая успешная сотовая сеть со стопроцентным покрытием.

В России современная история сотовой связи началась в 1991 году с запуском сети «Дельта Телеком». Цена портативного телефона, стартовав с отметки 4000 долларов (1980-е годы), сегодня начинается с 1 доллара или евро – мобильник предоставляют вместе с контрактом.

Ну и чтобы закончить со статистикой, сообщим, что за год в мире продают около 1,2 млрд. сотовых аппаратов. Но… болтать всегда, болтать везде – с точки зрения безопасности это хорошо или плохо? С одной стороны, в любой момент можно вызвать подмогу, с другой – разговоры за рулем отвлекают водителя...

И вот уже телефон и автомобиль изменяют друг друга: наушники и «блютус», встроенные в салон аппараты и микрофоны, управление функциями машины по мобильной связи и т. д.

Прогноз ЗР. Каким станет мобильник через 10 лет? Вероятнее всего, получит распространение единый вид суперкомпактного телефона, который на работе будет коммутироваться с компьютером, по дороге домой – с автомобилем, дома – с бытовой техникой. То есть станет посредником между человеком и всевозможной техникой, универсальным пультом связи.

Компьютеры пришли в автомобиль в великом разнообразии вариантов: блок управления двигателем, ABS, ESP, подушки, адаптивный круиз-контроль, всевозможные *драйвы*, *ассисты* и *троники*. С их помощью автомобиль может самостоятельно поддерживать нужную скорость и дистанцию, держаться своей полосы, находить дорогу, парковаться.

Функциональное объединение всех этих устройств приведет к созданию автопилота, электронного водителя. Конечно, для полноценной работы понадобится приспособить дорожную сеть, оснастив магистрали датчиками, активными дорожными знаками и разметкой.

Прогноз ЗР. Первые образцы электронных водителей «сядут за руль» грузовиков и отправятся в путь по специально выделенным полосам. Следом придет черед общественного транспорта и личного, причем эти два вида таким образом срастутся. Мы получим предельно практичные автоматизированные транспортные средства для перемещения в мегаполисах, которые будут доступны по принципу такси или проката.

Автомобили в чистом виде останутся, по всей видимости, в основном для развлечений и поездок между городами. Так что не унывайте. Автомобилю суждена еще как минимум вечность!

1 место АВТОМАТИКА В ПОМОЩЬ ВОДИТЕЛЮ

Опора на собственные силы

Смена главного дизайнера в компании «Мазда» ознаменовала скоротечный конец целой эпохи. Ушедший в «Рено» голландец Лоренс ван ден Акер подарил японцам концепцию «Нагаре», которая неожиданно быстро ушла в историю. Что же будет с дизайном японских машин дальше? Выяснить это взялся Дмитрий Федоров.

Конечно, дизайнерское хозяйство «Мазды» (а это как-никак четыре студии – в Хиросиме и Йокогаме, а также в Германии и США) не останется без главного куратора. Только это уже будет не заморский гайдзин. Тонкая, не всегда понятная и оттого порой пугающая японская культура вообще с трудом ассимилирует чужаков. Эра ван ден Акера, за исключением оторванных от реальности концепт-каров (начиная с упомянутой «Нагаре» 2006 года), почти ничего не привнесла в облик серийных автомобилей фирмы.

Разве что минивэну «Мазда-5» второго поколения успели пустить по бортам волновую рябь – единственный элемент, перепавший серийным машинам от плеяды ван-ден-акеровских шоу-каров. Возможно, в похожем стиле будет оформлен и маленький кроссовер CX-5, чей

Центральная консоль заменена высоким вертикальным барьером, разделяющим кокпит надвое.

Органы управления трансмиссией здесь ощущаются на уровне интуиции. Напоминающая срез самолетного крыла изящная серебристая деталь, расположенная с обратной стороны водительского кокпита, – не что иное, как селектор управления коробкой передач.

дебют ожидается в конце этого года,– маховик запуска уже раскручен, и вряд ли японцы решатся серьезно менять дизайн машины, когда она почти готова. Но, согласитесь, подобный штрих слишком мал, чтобы говорить о заметном влиянии голландца на дизайн «Мазды» в глобальном измерении, в отличие от его предшественника – англичанина Мюррея Каллума (младший брат знаменитого Йена, создавшего нынешний стиль «Ягуара» и «Астон-Мартина»), который превратил скучнейшие «мазды» 1990-х в то, что мы видим сейчас. Но тогда были другие правила игры – японская компания входила в империю «Форда», многие ее проблемы решали из Америки, даже председателем правления был заокеанский ставленник Марк Филдз. Сейчас, когда «Мазда» почти полностью стряхнула с себя фордовское наследие, она старается развивать свой бизнес без иноземного влияния. Это касается и дизайна.

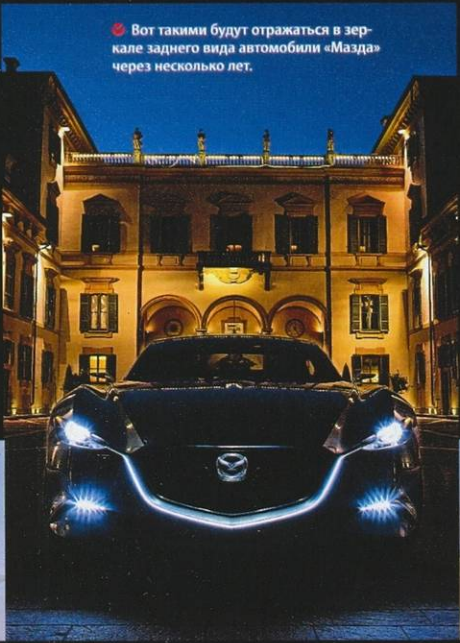
Теперь глобальным руководителем дизайнерского подразделения будет не приглашенный иностранец, а человек, насквозь пропитанный ДНК фирмы. Знакомьтесь: Икуо Маэда, шеф-дизайнер городской «Мазды-2» и спорткупе RX-8. Мало того, что он работает в компании уже 28 лет,– его отец Матасабуро Маэда тоже когда-то был главным дизайнером «Мазды». Знаменитое роторное купе RX-7 первого поколения, законно попавшее в список ста лучших машин прошлого века,– его рук дело. Естественно, с таким наследием Маэда-сану не пристало дальше развивать идею «Нагаре» – детище ушедшего голландца. Поэтому все, что было наработано в последние годы, быстро отправили в запасники.

Новая идеология «Мазды» описывается емким японским словом «кодо» – душа движения. В чем ее следует искать? В застывшей энергии гепарда перед прыжком, в фигуре саму-

Ажурная прозрачная крыша, спортивные сиденья на тонком каркасе – эти элементы дополнительно подчеркивают концептуальное назначение автомобиля.

Маздовские дизайнеры, как и их коллеги из других фирм, боготворят продукцию компании «Эппл». Поэтому выносной центральный дисплей у «Шинари» больше напоминает очередной продукт из линейки Стива Джобса, чем чисто автомобильный элемент.

Икуо Маэда, новый главный дизайнер фирмы, получил маздовскую кровь по наследству. Его отец когда-то тоже занимал эту должность; вершина его творчества – культовое купе RX-7 1979 года.



Вот такими будут отражаться в зеркале заднего вида автомобили «Мазда» через несколько лет.

Лоренс ван ден Акер пробыл на должности шеф-дизайнера «Мазды» всего три года и запомнился созданием совершенно оторванных от реальности концепт-каров, первым из которых был «Нагаре» (на фото).

рая, который через мгновение взмахнет мечом. Словом, во всем том, что буквально через доли секунды готово ринуться вперед. Согласитесь, неплохая идеологическая основа для дизайнерской концепции автомобиля, который даже в статике должен возбуждать эмоции, связанные со стремительным движением.

Название первого концепт-кара, созданного по идеологии «Кодо», изящно продолжает заглавную тему. «Шинари» – весьма емкое и быстрое японское слово, которое трудно поддается попыткам перевода на русский. Эквивалент придумать невозможно, приходится использовать длиннющее предложение. Итак, шинари – это мощное и упругое движение при приложении к предмету большого усилия. Изгиб бамбукового шеста, используемого при прыжке в высоту, натянутая тетива лука – это все шинари.

В одноименном автомобиле шинари явно есть – несмотря на то, что он такой не по-маздовски большой. Японцы явно не могут забыть 1990-е, когда линейку компании завершало семейство престижных седанов «Кседос». Увы, тогда идея дорогой «Мазды» провалилась, и возврата к ней не будет. Поэтому «Шинари», несмотря на вполне законченный вид, служит всего лишь проводником стиля для будущих более приземленных моделей. К примеру, вот такая почти вертикальная облицовка радиатора, обведенная по нижнему контуру пятиугольника полосой светодиодов, станет новым фирменным лицом обычных автомобилей «Мазда». Где же мы ее увидим? Скорее всего, уже через пару лет при дебюте совершенно новой «шестерки».

Кстати, обратили внимание, в чем подход нового шеф-дизайнера «Мазды» коренным образом отличается от практики ван ден Акера? В том, что он работает на гораздо более близкую перспективу. «Шинари» отстоит всего на несколько лет от освоения заложенных в нем идей, он не направлен в слишком далекое и необязательное завтра.

Для сравнительно небольшой в мировом масштабе компании «Мазда» такой подход гораздо выгодней: будущий покупатель сразу видит, на что рассчитывать в ближайшие несколько лет, и не уходит к конкуренту, не видя свежих и, главное, близких к воплощению идей. Поэтому я думаю, что «Кодо» и Маэда-сан – это у «Мазды» надолго. ЗР

А вот так идеология «Кодо» читается в приложении к малым формам. Вскоре нас ожидает еще один выставочный шоу-кар, выполненный в новом стиле. Обещают стекла, которые на стоянке автоматически сливаются с цветом кузова, а также панели салона, считывающие цвет костюма водителя и соответственно изменяющие свой колер.

Возрождение пятисотой

«Пежо» подготовила одновременную замену сразу двум моделям. Прямых наследников семейного 407-го и бизнес-седана 607 теперь не будет – их место займет новая 508-я. Она возрождает славную 500-ю серию, оборвавшуюся в 1992 году на модели 505. С предпремьерного показа вернулся Владимир Соловьев. Фото «Пежо».

Салон сохранил размеры 607-го. Материалы отделки тщательно подобраны. Черный лак и хром подчеркивают статус модели, которая станет у «Пежо» самой престижной.

Продуманный до мелочей дизайн дверей внушает спокойствие и ощущение солидности.

«Пежо-508» с кузовом универсал при сложенных задних сиденьях предоставляет внушительное багажное отделение объемом 1865 л. Прозрачная крыша (она будет только у универсала) делает поездку особенно приятной и увлекательной.

Задний диван, раскладывающийся в соотношении 40:60, рассчитан на троих, а вдвоем там можно расположиться просто по-королевски.

Радиаторная решетка в хромированной окантовке задает новый тон стилистике автомобилей «Пежо» после ухода главного дизайнера Жерара Вельтера. Место под капотом займут дизельные двигатели с сажевым фильтром – объемом 1,6, 2,0 и 2,2 л и мощностью 112–204 л.с. Меньший из них можно оснастить системой «старт-стоп». Дизели агрегатируются с 6-ступенчатым автоматом или роботом, возможен также выбор между 5- и 6-ступенчатой механикой. Бензиновые двигатели только одного объема – 1,6 л, но с различной степенью форсировки: от 120 до 156 л.с. Для них зарезервированы только 6-ступенчатые трансмиссии, но всех видов: роботизированная, автоматическая или механическая. Кстати, специально для России сохранят прежний бензиновый двигатель – 2,2 л и 163 л.с. А с 2012 года начнется выпуск полноприводной версии с гибридным дизель-электрическим агрегатом суммарной мощностью 200 л.с.

Передние сиденья имеют регулируемые подушки, а также электропривод поясничного упора с функцией массажа.

На «заглядывающих за поворот» биксеноновых фарах заметны светящиеся трубки светодиодов. Могут устанавливаться и многолинзовые галогенные фары.

В «Пежо-508» может быть смонтирована четырехзонная климатическая установка. Она позаботится об индивидуальной температуре воздуха для каждого из пассажиров.

На правах рекламы

PROFESSIONAL ANTIFREEZE
FELIX
Защита двигателя
Увеличенный ресурс
Широкий диапазон температур
FELIX® CARBOX
АНТИФРИЗ ПОСЛЕДНЕГО ПОКОЛЕНИЯ, РАССЧИТАННЫЙ НА СВЕРХДЛИТЕЛЬНЫЙ СРОК ЭКСПЛУАТАЦИИ

ISO/TS 16949:2002
CERTIFIED COMPANY
AMERICAN QUALITY
SYSTEM REGISTRAR

Completly meets
ASTM D 3306
ASTM D 4985
The American Society for Testing and Materials

РЕКОМЕНДОВАН ДЛЯ:

Audi с 1996 г., **BMW** с 2005 г., **Chevrolet** с 1997 г., **Citroen** с 1993 г., **Daihatsu** с 1979 г., **Fiat** с 2005 г., **Ford Cougar, Fiesta, Duratec, Zetec, KA, Focus, Fusion, Galaxy, Mondeo, Puma** с 1998 г., **Honda** с 1983 г., **Hyundai** с 1982 г., **KIA** с 1991 г., **Lada** с 2009 г., **Mazda** с 1977 г., **Mitsubishi** (кроме **Carisma** и **Colt**) с 1982 г., **Nissan** с 1982 г., **Opel** с 2001 г., **Peugeot** с 1993 г., **Renault** с 1985 г., **SAAB** с 2001 г., **Seat** с 1997 г., **Skoda** с 1998 г., **Subaru** с 1977 г., **Suzuki** с 1981 г., **Toyota** с 1978 г., **Volkswagen** с 1997 г.

Professional antifreeze
FELIX® CARBOX

- увеличенный ресурс эксплуатации - 250 000 км пробега;
- обеспечивает долговременную защиту сальника и крыльчатки помпы от кавитационной коррозии;
- очищает систему охлаждения от накипи и отложений.

РЕКОМЕНДОВАН ДЛЯ ВСЕХ СОВРЕМЕННЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Реклама

Бразильские диковины

Алексей Воробьев-Обухов слетал в Рио-де-Жанейро. Именно там прошел очередной форум «Мишлен Бибендум Челлендж», посвященный разработке автомобилей на альтернативных источниках энергии.

Почему в Бразилию? Во-первых, эта страна вышла на пятое место в мире по производству автомобилей. Во-вторых, те авто, что катятся по бразильским дорогам, давно уже нашли альтернативу бензину в виде этилового спирта. Причем из-за особенностей климата (зимние температуры ниже +15 °С считаются лютым морозом) не требуется добавлять в топливо даже те 15% бензина, что доливают в Европе и США (топливо Е85). Мотор пустится легко и выдаст на пару-тройку лошадиных сил больше, чем на бензине, – спасибо высокому октановому числу этанола. Спирт почти вдвое дешевле, а главный аргумент с точки зрения экологии заключается в том, что из трубы вылетает тот CO_2, что был поглощен растущим сахарным тростником, и, стало быть, парниковых газов не прибавляется.

Однако на форуме речь шла об альтернативе более высокого порядка – электрической. Сюда привезли электромобили со всего мира, так что журналисты имели возможность насладиться практически бесшумным разгоном без какого-либо выхлопа вообще.

Форум завершился раздачей дипломов и призов: в каждой из машин жюри нашло достойную награды изюминку. **ЗР**

Типичная бразильская АЗС. Дизтопливо здесь встретишь редко, а этанол – обязательная «опция». Слева – колонка заправки сжатым газом. Чтобы узнать цену литра в рублях, умножайте на 17.

Технологически самым продвинутым был, пожалуй, созданный французской фирмой «Элье» в сотрудничестве с «Мишленом» электромобиль «Вилл». Его изюминка – мотор-колеса, внутри которых спрятаны не только электродвигатели, но и активная подвеска. Пятиместная машинка на базе «Опеля-Агила» разгоняется до 140 км/ч, первую сотню разменивает за 14 с и может пробежать до 400 (!) км без подзарядки. Отсутствие мотора под капотом позволило разместить там второй багажник. Рулится машина вполне достойно, но мотор-колеса издают при разгоне довольно громкий гул. Над этим еще предстоит поработать.

Электрический фургон, изготовленный студентами местного университета под руководством профессора Луиса Переса, предельно прост. За основу взят до сих пор выпускаемый здесь старенький «Фольксваген». Машину начинили 20 свинцовыми батареями емкостью по 47 А·ч и заменили ДВС громадным электромотором, заимствованным, похоже, у строительного крана. Его выступающую из кузова часть закрыли приставным ящиком-капотом. Получилось дешево и сердито, но главное – это едет и даже может перевозить грузы.

Самые яркие ощущения оставила поездка на концепте «Ауди е-трон». У ярко-красного болида четыре электромотора, но они не в колесах, а соединены с ними приводными валами. Мощность в сумме получилась впечатляющая: 313 л.с. Бесшумный разгон до сотни занимает всего 4,8 с. Жаль, до заявленных 200 км/ч разогнаться не дали… Пробег у электрокупе вполне достойный – 250 км, а подзарядка требует всего 2,5 часа. Правда, при условии, что есть источник трехфазного тока 60 А/380 В, иначе заряжать придется намного дольше. Небольшую серию таких машин планируют собрать уже в ближайшее время.

Длина микровэна «Элье-MIA» всего 2,86 м, мест три: водитель сидит впереди по центру, а двое спутников – сзади по бокам. Входить и выходить довольно удобно благодаря дверям, загнутым вниз, под пол машинки, где сделаны вырезы. MIA разгоняется до 110 км/ч и может пробежать до очередной розетки около 200 км.

Пожалуй, наибольшим успехом пользовался «Пежо-BB1». Здесь все, кажется, шиворот-навыворот: ручки дверей расположены… на передних крыльях, задние сиденья предполагают, что пассажир обнимет ногами своего спутника, усевшегося спереди. Но иначе никак не удавалось втиснуть четверых в машину длиной 2,5 м. Передние сиденья настолько узкие, что подойдут лишь седокам, не увлекающимся калорийной пищей. Впрочем, для коротких бросков по городу сойдет (если только не стоять часами в пробках).

На правах рекламы

PROFESSIONAL ANTIFREEZE
FELIX

Защита двигателя
Увеличенный ресурс
Широкий диапазон температур

FELIX® PROLONGER
АНТИФРИЗ С УСИЛЕННОЙ АНТИКОРРОЗИОННОЙ ЗАЩИТОЙ СИСТЕМЫ ОХЛАЖДЕНИЯ ДВИГАТЕЛЯ

Реклама

ISO/TS 16949:2002
CERTIFIED COMPANY
AMERICAN QUALITY SYSTEM REGISTRAR

Completly meets
ASTM D 3306
The American Society for Testing and Materials

РЕКОМЕНДОВАН ДЛЯ:

Audi до 1996 г., Daewoo с 1992 г., Fiat до 2005 г., Ford Mondeo, Probe, Scorpio, Maverick до 1998 г., Ford Carpi, Fiesta до 1995 г., Ford Escort, Granada, Orion, Sierra до 1994 г., Lada с 2009 г., Mercedes с 1976 г., Mitsubishi Carisma до 2004 г., Mitsubishi Colt с 2004 г., Opel до 2000 г., SAAB до 2000 г., Seat до 1996 г., Skoda до 1998 г., Smart с 1998 г., Volkswagen до 1996 г., Volvo с 1982 г.

Professional antifreeze
FELIX® PROLONGER

- увеличенный ресурс эксплуатации - 120 000 км пробега;
- содержит усиленный пакет антикоррозионных, антикавитационных, антипенных присадок;
- обладает улучшенной защитой металлов, сплавов, резины;
- исключает перегрев и переохлаждение двигателя.

РЕКОМЕНДОВАН ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ С ПРОБЕГОМ

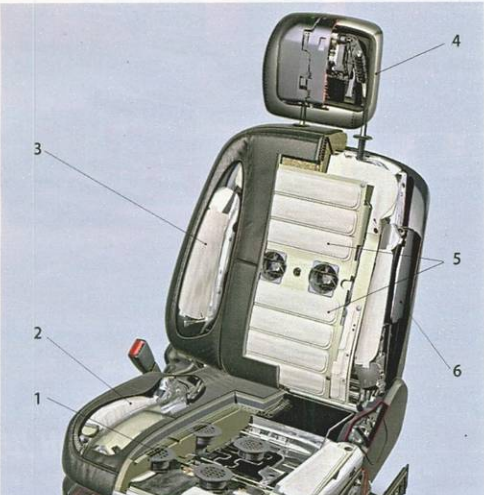
Присядем на дорожку

Усаживаясь в современное автомобильное кресло, многие и не подозревают, сколько интересного скрыто под его обивкой. Желаете восполнить пробелы в знаниях? Тогда присаживайтесь и слушайте Максима Сачкова.

Электроприводы, двигающие подушки и спинки, давно не воспринимаются как нечто особенное. На престижных моделях уже в базовой комплектации кресло регулируется в доброй дюжине направлений. Бывает и больше – едва ли не два десятка. Пожужжав электроприводами, сможете подстроить любую часть такого трона, например удлинить подушку, изменить угол наклона верхней части спинки и даже поиграть высотой подголовника.

Один из моих коллег постоянно ворчит, когда приходится после смены водителей вновь регулировать сиденье, и мечтает о приводах с памятью. Подгоняете под себя кресло, руль, зеркала, нажимаете кнопку *M* (англ. memory – память) или *Set* и, скажем, единицу. Теперь в этой цифре зашиты ваши настройки. Кстати, иногда сиденье с памятью предоставляет дополнительные услуги. К примеру, с выключением зажигания отъезжает назад, облегчая выход из автомобиля, а с поворотом ключа зажигания без промедления принимает прежнее положение.

Но комфортабельность кресел обуславливается не только удобной посадкой. Телу необходим и оптимальный температурный баланс. Для этого в сиденье встраивают до десятка вентиляторов, прогоняющих воздух через перфорированную кожу. Водитель может изменять интенсивность охлаждения, управляя скоростью потоков. Если холодно, воздух подогревают встроенные электротэны. Но это на дорогих машинах. В более дешевых и чаще встречающихся обогревателях кресел эту роль выполняют несколько гибких термоэлементов, проложенных непосредственно под обивкой. Любопытный факт: при перегрузке бортовой электрической системы обогрев и вентиляция сидений выключаются одними из первых.



Активное мультиконтурное сиденье фирмы «Мерседес-Бенц»: 1 – вентиляторы; 2 – пневмоподдержка бедер; 3 – боковая пневмоподдержка спины; 4 – активный подголовник; 5 – пневмоэлементы для регулировки спинки и встроенного массажа; 6 – боковая подушка безопасности.

Как правило, дополнительные функции активируются через меню бортового интерфейса.

Исключительно кабриолетная штучка – обдув шеи теплым воздухом через дефлекторы вверху спинки.

Активные подголовники в случае аварии максимально приближаются к голове и тем самым в несколько раз снижают опасные нагрузки на шейные позвонки.

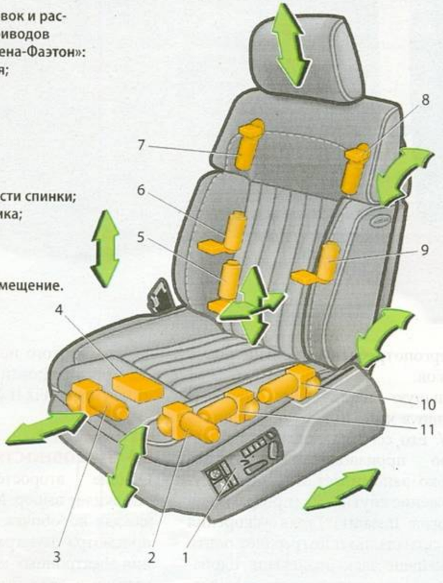
Примерно одновременно с вентиляцией кресел на престижных машинах появился встроенный массажер. Бесплатный десятиминутный сеанс прямо за рулем проводит механизм, размещенный в спинке. Обычно это площадка поясничного подпора, способная перемещаться в двух плоскостях, или несколько воздушных валиков, которые попеременно накачивает пневматический насос.

Кроме того, пневмоподдержка иногда активируется и для лучшей фиксации тела водителя при быстром прохождении виражей. Надувающиеся под лопатками и бедрами валики в зависимости от направления поворота подпирают то правый бок водителя, то левый. Они работают также на пассивную безопасность, дополнительно фиксируя тело при ударе. Проведенные фирмой «Мерседес-Бенц» крэш-тесты выявили, что при боковом ускорении 0,6g спасительное расстояние от плеча манекена до обивки двери увеличивается таким образом на 40 мм.

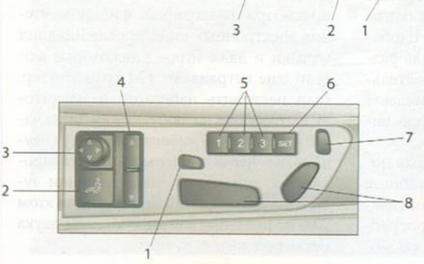
В сиденье могут быть скрыты и другие устройства, повышающие уровень безопасности. Все больше моделей получают активные подголовники для эффективной защиты шейных позвонков при наезде сзади. В момент удара подголовник перемещается навстречу затылку, уменьшая ускорение головы и снижая тем самым риск травмы. Принцип работы таких устройств бывает самым разнообразным.

Очень проста и в то же время эффективна конструкция с механическим приводом. При ударе тело давит на спинку сиденья, та проминается и приводит в движение рычаги, сдвигающие подголовник вперед и немного вверх. Существуют и более сложные системы. К примеру, некоторые распознают удар по датчикам и «поджигают» пиропатроны, которые «выстреливают» подголовник в направлении головы.

ЗР



Варианты регулировок и расположение электроприводов в сиденье «Фольксвагена-Фаэтон»:
1 – панель управления;
2 – наклон подушки;
3 – вылет подушки;
4 – блок управления;
5 – наклон спинки;
6 – поясничная опора по горизонтали;
7 – наклон верхней части спинки;
8 – высота подголовника;
9 – поясничная опора по вертикали;
10 – высота подушки;
11 – продольное перемещение.



Панель управления сиденьем:
1 – регулировка длины подушки;
2 – массаж; 3 – регулировка поясничного подпора; 4 – настройка ремня безопасности по высоте; 5 – кнопки ячеек памяти; 6 – кнопка для ввода данных в память; 7 – управление верхней частью спинки и подголовника; 8 – регулировка спинки и подушки сиденья.

На правах рекламы

Conforms with standards:
- Chrysler MS-9769
- Mercedes-Benz DBL 7700.20
- GM 6277 M
- Ford WSS-M97B51-A1
- John Deere JDM H 24
- MTU MTL 5048

Completly meets
ASTM D 3306
ASTM D 4985
The American Society for Testing and Materials

РЕКОМЕНДОВАН ДЛЯ:

Chrysler с 1985 года, **GM** с 2001 года, **Opel** с 2001 года, **Chevrolet** с 2001 года, **Saab** с 2001 года, **Ford Maverick** с 2001 года, **Trucks: Avia Trucks, Chrysler, Cummins, Demag, Deutz, Dodge, Fassi, Fiat, Ford, Freightliner, GINAF, Gottwald, Grove, Hiab, Iveco, Jonsered, Kenworth, Liebherr, Mercedes-Benz, MTU, Pegaso, Perkins, Peterbilt, Sisu, Tatra.**

Professional antifreeze

FELIX® ENERGY

- увеличенный температурный диапазон -45°C/+124°C;
- обеспечивает быстрый прогрев двигателя до нужной температуры в самых экстремальных условиях;
- поддерживает оптимальную температуру двигателя в тяжелых условиях эксплуатации;
- обладает увеличенным ресурсом эксплуатации.

РЕКОМЕНДОВАН ДЛЯ ЖЕСТКИХ УСЛОВИЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Ребята с талантами

Как хочется поговорить с кем-нибудь в дальней дороге! Хорошо, если в машине есть собеседники. А если нет? Можно поговорить и с навигатором – эти серые коробочки годятся не только на то, чтобы указывать направление. Оценить их таланты взялся Денис Арутюнян. Фото Георгия Садкова.

ЧТО ВНУТРИ?

Прежде всего, разберемся – что объединяет все автомобильные навигаторы? Что касается программного обеспечения, выбор невелик, большую часть отечественных продуктов мы уже оценивали (ЗР, 2010, № 9). Теперь обратимся к аппаратной части. Тут вариантов еще меньше: львиная доля коробочек устроена по одинаковой схеме. До недавнего времени ее сердцем был тандем центрального процессора, выполняющего, как и в обычном компьютере, основную работу, и специального чипа (как правило, SiRF Star III), который отвечал за связь со спутниками и определение местоположения. На рынке немало устройств с такой архитектурой, и они неплохо зарекомендовали себя. Но у этой конструкции есть и весомые недостатки: высокое энергопотребление, долгий поиск спутников.

Большую часть этих проблем устранили в чипе нового поколения – Atlas IV. Его сегодня применяет большинство производителей. «Атлас» не только запоминает и прогнозирует положение спутников (программная технология InstantFix) для ускорения поиска сигнала, но и потребляет почти вдвое меньше электроэнергии. Вдобавок в него ввели контроллеры для разных интерфейсов – чип самостоятельно, без посторонней помощи «общается» с сенсорным экраном, памятью, видеовыходом.

В ближайшее время в продаже появятся навигаторы на базе еще более нового процессора Atlas V. По предварительным данным, он будет потреблять на 40% меньше энергии, чем модель четвертого поколения, а технология прогнозирования положения спутников InstantFix II упростится.

ОТ КАЖДОГО – ПО СПОСОБНОСТЯМ

Обилие второстепенных функций осложняет выбор. Мало того, что почти каждая коробочка может служить для просмотра фотографий, фильмов, чтения электронных книг, прослушивания музыки и даже игр, – в некоторые модели еще встраивают FM-трансмиттер: если настроить навигатор и магнитолу автомобиля на любую свободную частоту, подсказки «поводыря» будут звучать не через маленький интегрированный динамик, а через колонки аудиосистемы. Правда, музыку при этом уже не послушаешь. Да и чистота звука оставляет желать лучшего.

Современные навигаторы не только развлекают, но и сближают: на рынке все больше устройств с гнездом под сим-карту. Можно использовать ее для подключения к Интернету, чтобы получать данные о пробках или просто читать почту. Не трудно и позвонить – встроенные динамик и микрофон позволяют пользоваться голосовой связью.

Если вы купили модель попроще, без телефонного модуля, не отчаивайтесь – скорее всего, ваше устройство поддерживает беспроводной протокол Bluetooth. С его помощью легко связать навигатор и мобильник и использовать коробочку, таким образом, вместо устройства хэндс-фри. Но стоит учесть: добиться от навигатора хорошей, чистой связи не удастся – чувствительность микрофона и качество динамика оставляют желать лучшего.

Все же второстепенные функции таковыми и останутся, а главное для навигатора – подсказывать дорогу! Какой удобнее? Поскольку программной и аппаратной начинкой они очень похожи, остается сортировать их по размеру экрана. Этим и займемся.

Управлять маленьким навигатором лучше миниатюрными женскими пальчиками, иначе попадать в кнопочки непросто.

3,5 ДЮЙМА

Казалось бы, компактность – немалое достоинство: такой навигатор несложно приспособить на стекле так, чтобы он не перекрывал обзор; выходя из машины, его можно сунуть в карман или сумочку. На деле все не так просто. На маленьком экране и клавиатура мелкая – попробуйте-ка набрать нужный адрес. Да и на ходу больше помогут голосовые подсказки: несмотря на достаточно четкую картинку (разрешение экрана 320×240), придется напрягаться, отвлекаться от дороги – это не только неудобно, но и опасно.

Побочных благ компактный навигатор тоже не предоставит – в нем нет места для сим-карты да и «блютус» редкость. Смотреть фотографии или фильмы – только глаза ломать. В общем, он лишь добраться до нужного места помогает. Зато самые доступные устройства обойдутся всего в 2000–3000 рублей (за продукцию именитых марок запросят около 4000 рублей).

На правах рекламы

Несомненное достоинство навигаторов с сим-картой – они умеют не только прокладывать маршрут, но и пытаются обойти пробки.

4,3 ДЮЙМА

Больше размер – больше возможностей. Дисплей позволяет без проблем набирать название улицы и номер дома. Изображение здесь лучше, поскольку разрешение экрана выше (чаще всего 480×272), картинку воспринимаешь легко. Многие современные модели щеголяют антибликовым покрытием, оно очень выручает в солнечный день. Немало здесь и побочных функций. Все чаще производители оснащают 4,3-дюймовую продукцию слотом для сим-карты или «блютусом» (а иногда и тем и другим). Больше возможностей заложено в программную часть: разнообразные игры, приложения для чтения книг. А в некоторых устройствах фирменная оболочка позволяет работать не с одной навигационной программой, а с разными. И все удовольствие обходится всего в 4000–7000 рублей.

Сегодня мобильные телефоны есть у всех – от пионеров до пенсионеров. Так зачем же звонить с автомобильного навигатора?

НАШИ РЕКОМЕНДАЦИИ

Выбор навигатора – непростое дело. Как правило, стоит ориентироваться на золотую середину: устройство с экраном 4,3 дюйма. Рекомендую покупать модель с антибликовым покрытием либо найти специальную пленку, иначе в солнечный день не разглядите картинку. Отчасти выручит датчик освещенности, который автоматически регулирует яркость экрана. Но пока таких устройств немного.

Наличие гнезда под сим-карту также очень желательно – многие отечественные навигационные программы позволяют получать из Сети информацию о пробках. А вот зацикливаться на второстепенных функциях не стоит: хотя большинство устройств и обладают разнообразными талантами, но полноценно заменить мобильный телефон или карманный компьютер не смогут. Причина не только в процессоре или экране – несмотря на все меры по снижению энергопотребления, даже самое продвинутое устройство вряд ли проработает без внешнего питания больше пары часов.

5 ДЮЙМОВ И БОЛЬШЕ

Особняком стоят навигаторы с диагональю экрана больше 5 дюймов. Такую «лопату» в карман не засунешь, желательно завести отдельный чехол. Да и в маленькую машинку не поставишь – перекроет часть стекла. Но если все же удалось втиснуть ее в автомобиль – наслаждайтесь массой дополнительных функций и крупной, четкой картинкой. Правда, экраны таких устройств тоже бывают разными. Есть, например, с разрешением 480×272. К ним трудно придраться: картинка достаточно четкая. Но тех, кто ищет совершенства, может раздражать некоторая зернистость изображения. Зато скорость работы нареканий не вызывает.

А вот большинство навигаторов с экранами высокого разрешения (800×480) откровенно подтормаживают. Процессор с трудом справляется с увеличенной нагрузкой, поэтому курсор на карте перемещается не плавно, а легкими рывками. Компенсацией послужит четкость и красота картинки. Да и любимый фильм на таком навигаторе можно посмотреть – размер экрана сопоставим с маленьким телевизором. Но цены на подобные устройства – от 4000 до 15 000 рублей, в зависимости от размера, дополнительных функций и разрешения экрана. ЗР

КАК РОДНАЯ!

Хотите приобрести навигатор, но не желаете вешать на стекло лишнее устройство? Тогда присмотритесь к автомагнитолам с функцией GPS. Чаще всего они большие, под гнездо 2DIN, с крупным сенсорным экраном на лицевой панели. Есть, правда, и обычного размера (у них экран убирается внутрь корпуса), но таких предложений намного меньше.

В чем преимущества? Во-первых, не придется вешать лишнее устройство. Во-вторых, голосовые подсказки не будут раздражать меломанов – система лишь на несколько секунд чуть приглушит музыку. Наконец, хорошее качество приема GPS-сигнала: в комплект к магнитоле прилагают внешнюю антенну с длинным проводом. Можно спрятать ее под панелью, но лучше вывести на крышу – поиск спутников займет считаные секунды.

Правда, и тут не без ложки дегтя: большинство подобных устройств не балуют качеством экрана. Но с этим можно смириться. Всерьез отпугнуть потенциальных покупателей может цена – от 8000 до 40 000 рублей. Да и установить такой девайс самостоятельно не так просто; лучше доверить работу профессионалам, а это тоже стоит денег.

Работа под напряжением

Компания Bosch представила диагностические приборы для гибридных автомобилей, справляющиеся с напряжением в бортсети до 650 В. Полученные данные по беспроводному интерфейсу можно передавать прямо на персональный компьютер или на базовый диагностический блок FSA 500. Разумеется, готов и диск с программой ESI[tronic], позволяющей анализировать такие необычные для автомехаников параметры, как заряд-разряд тяговой батареи, процесс рекуперации энергии, а также проводить диагностику электромотора и силовой электроники.

Еще одна интересная новинка фирмы – аккумуляторная батарея EFB (Enhanced Flooded Battery), оптимизированная для автомобилей с функцией «старт-стоп». В Европе к 2015 году количество машин с такой системой достигнет 30 миллионов. Батарея для энергосберегающего автомобиля легко справляется с частыми пусками двигателя, она способна выдержать вдвое больше циклов заряда-разряда. Технологически новинка отличается наличием дополнительной пластины с микросеточкой из полиэстера, расположенной между положительной решеткой и пластиной в конвертике-сепараторе. В итоге удалось увеличить толщину и прочность активной массы.

Новая батарея в разрезе.

Размешать, не взбалтывать!

Свинцово-кислотные аккумуляторы серии ECO фирмы iQ POWER отличаются повышенным сроком службы. Секрет их долговечности в активном перемешивании электролита, ведь его застой приводит к уменьшению отдаваемого тока и сокращает срок службы батареи. Неужели разработчики поставили внутрь аккумулятора мешалки, подобные применяемым в химических лабораториях? Ничуть не бывало: эффект достигнут благодаря неподвижным пластмассовым вставкам хитрой формы. На ходу они так завихряют электролит, что он сам начинает циркулировать в банках, активно перемешиваясь.

Электролит перемешивается за счет ускорений и колебаний автомобиля.

Пока даже представить трудно, кто согласится надеть эту штуку на голову.

Голова не болит?

Эта вещь напоминает некое медицинское приспособление, но на самом деле она является альтернативой фронтальным подушкам безопасности. Причем превосходит их по эффективности, стоит в восемь (!) раз дешевле и не требует ни управляющей электроники, ни пороховых зарядов. Придумал это волшебное устройство доктор Шмюккер, которому приходилось часто иметь дело с травмами шейных позвонков. В дополнение к трехточечному ремню безопасности герр Шмюккер предложил надеть на голову еще один, соединенный с подголовником. А чтобы водитель (или пассажир) не ощущал дискомфорта, использована инерционная катушка, позволяющая наклоняться и вертеть головой. Испытание столкновением на скорости 72 км/ч такой ремень прошел успешно. Говорят, на очереди его официальная сертификация.

Плесните, пожалуйста

Секунд двадцать – и полный анализ на ладони.

Анализатор дизельного топлива YDT553 от фирмы Delphi размером не больше алкотестера. Тем не менее он позволяет прямо у бензоколонки определить качество солярки сразу по нескольким важнейшим физическим и химическим параметрам. Достаточно залить в мерный стаканчик всего 46 мл топлива, и через пару десятков секунд вы будете знать о горючем почти все.

Гори, гори ясно

Казалось бы, галогенные лампы – уже прошлый век, к чему их совершенствовать? Но фирма Osram умудрилась сделать лампочки серии Ultra Life с втрое большим, чем обычно, сроком службы. А чтобы подтвердить жизнеспособность своих изделий, впервые дает на них трехлетнюю гарантию! В чем хитрость? Всего лишь в составе и давлении заполняющего колбу газа.

Отличить новую лампочку от обычной можно только по упаковке.

На правах рекламы

CTEK®

БАТАРЕЯ – ЗАРЯЖАЙ, К БОЮ!

Всем хороши современные аккумуляторные батареи: воду добавлять не нужно (а часто – и невозможно), огромные пусковые токи оживят стартер на любом морозе, запаса энергии хватит, чтобы доехать домой, даже если отказал генератор… Стоп, а что же дальше? Дальше батарею нужно зарядить, и вот тут начинаются вопросы. Ничто не дается даром, и за прогресс пришлось заплатить большей требовательностью батарей именно к режиму зарядки. Если не соблюдать предписанных значений тока и напряжения, срок службы аккумулятора заметно сократится. А требования эти, кстати, отличаются для батарей с разными электродами (добавки сурьмы или кальция) и электролитом (жидким или гелевым). К тому же на морозе способность принимать заряд существенно снижается и в этом случае также следует внести коррективы.

Автоматические зарядные устройства серии **MULTI XS** шведской фирмы **CTEK SWEDEN AB** как раз и способны снять головную боль владельца, не обладающего глубокими познаниями в области свинцовых аккумуляторов. В зависимости от конкретной модели они сами подбирают нужный режим, точнее, режимы. Ибо последних может быть до восьми! К примеру, зарядные устройства **CTEK** могут устранить сульфатацию батарей подачей импульсного тока, провести диагностику, восстановить свойства глубоко разряженной батареи, поддерживать ее в состоянии полной боевой готовности в течение неограниченного времени, не допуская при этом выкипания электролита и перезаряда. Заметим, все – без участия человека. Вам останется только подключить провода (кстати, если перепутаете – не страшно!) и с помощью единственной кнопки объяснить умному прибору, что именно вы от него хотите: зарядить батарею на морозе, восстановить или сохранять заряженной в течение длительного времени. Все остальное **MULTI XS** сделает сам.

На сайте **www.ctek.ru** вы найдете подробнейшее описание не только каждой модели, но и характеристики каждого из восьми режимов, рекомендации по выбору устройства, адреса магазинов. И еще – впечатляющий перечень самых именитых автопроизводителей мира, рекомендующих для зарядки аккумуляторов на своих автомобилях именно эти приборы. Что, кстати, отразилось в присвоении **MULTI XS** званий «Продукт года 2010» и «Лучшего зарядного устройства» влиятельным британским журналом Auto Express.

(499) 165-33-63, 165-00-00

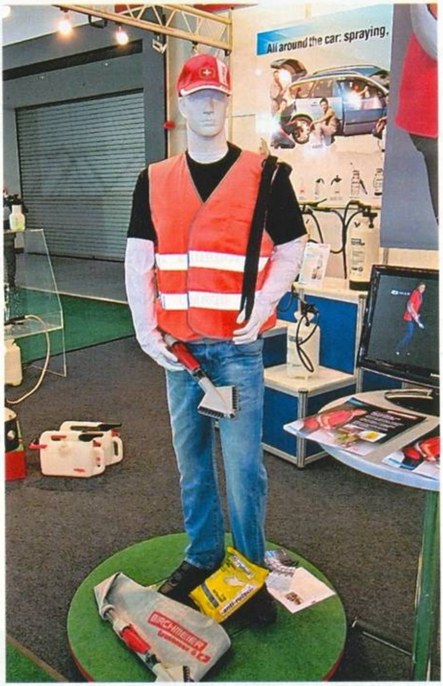
Этот австралийский комплект способен сберечь клапаны бензинового мотора, переведенного на газ.

Берегите клапаны

При переводе обычного бензинового мотора на газ повышенная температура в камере сгорания может нанести непоправимый вред клапанам и их седлам. Electronic Valve Saver Kit от австралийской фирмы Flash-Lube автоматически добавит в поток засасываемого в цилиндры воздуха специальный состав Valve Saver Fluid. Бачка емкостью 400 мл хватит на пробег 4000 км. За процессом следит электронный блок управления, входящий в комплект вместе с бачком, сигнальным светодиодом, электронасосом и форсункой.

Сеятель

Фирма Birchmeier Sprühtechnik сделала оригинальное приспособление Granomax 5 для равномерного и дозированного распределения песка, соли или других реагентов. Порошок засыпают в рукав емкостью 6,5 л, перебрасываемый через плечо. А в руке оператора (ибо это уже не дворник) – запатентованное сопло-дозатор с рычагом-клапаном. Предусмотрено пять ступеней интенсивности распределения, ширина захвата – до 2 метров.

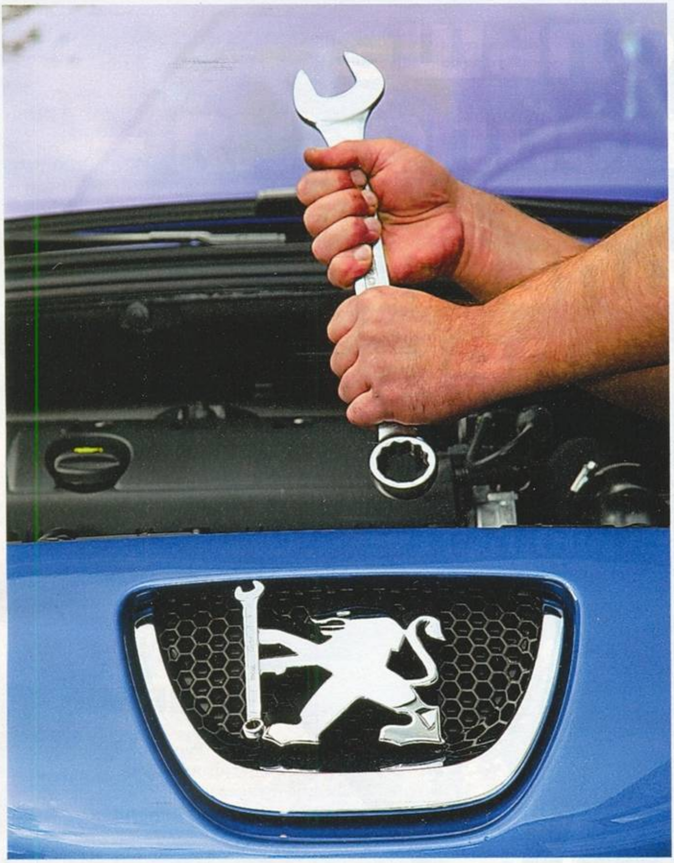


Рука современного сеятеля вооружена сопломдозатором.

Все записано

По сути, перед нами автомобильный «черный ящик», регистрирующий множество параметров бортовой электроники.

Наверное, уже все знают, что самолетный «черный ящик» на самом деле ярко-оранжевый. В такой же цвет окрашен и его автомобильный аналог OBD Matrix от компании Texa. Маленькая, размером чуть больше реле, коробочка втыкается в диагностический разъем и записывает все происходящее в электрических цепях автомобиля в течение 90 часов (потом запись пойдет по новому кругу). Данные можно перекачать в компьютер и затем, опираясь на них, выловить по характерным симптомам даже неуловимую прежде неисправность. Диагностическая «матрица» может работать с более чем 1000 моделей автомобилей 60 с лишним марок.



Peugeot 308

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

ДЕБЮТ: 2007 год, Франкфурт.

КУЗОВ: 5-дверный хэтчбек. В 2008 году появились 3-дверный хэтчбек и универсал, а в 2009-м – купе-кабриолет СС.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые 1,4 л, 95 л.с.; 1,6 л, 120 л.с. (участник теста); 1,6 л, 140 л.с.; 1,6 л, 150 л.с.; дизельные 1,6 л, 90 л.с.; 1,6 л, 109 л.с.; 2,0 л, 136 л.с.; 2,0 л, 150 л.с.

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: М5, М6 или А4 (участница теста).

ПРИВОД: передний.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Confort, Confort Pack, Russian Pack, Premium, Premium Pack, Sport Pack, Feline.

ЦЕНА В СЕНТЯБРЕ 2010 ГОДА: 599 000–1 120 000 рублей.

Ребятам о зверятах

Вздыбленный царь зверей на эмблеме «Пежо-308» не должен восприниматься водителем как предостережение: «Не лезь под капот – убьет», считает Игорь Козлов. Фото Александра Батыру.

ХЛЕБ С МАСЛОМ

Этот автомобиль собран в Калуге, но мало чем отличается от чистокровного «француза». Разве что защитой картера, ставшей в России штатной. При замене масла в двигателе массивный стальной лист придется снять, иначе не подобраться к сливной пробке – она как раз между прорезями в защите. Можно срезать одну из перемычек, расширив тем самым окно, но прежде взвесьте, стоит ли. Как ни старайся, а при замене фильтра часть отработки все равно будет попадать на стальной лист.

Если все же сняли защиту, не спешите ставить ее на место, заодно проверьте масло в коробке. Увы, ни в механической коробке, ни в АКП нет контрольной пробки либо щупа. Если, скажем, масло подтекает через сальники, то сколько его доливать? Поэтому поступаем так: в МКП откручиваем сливную пробку и выпускаем всю отработку до капли. Заворачиваем пробку. Через другое отверстие (оно сверху картера) заливаем ровно 2 л свежего масла. Теперь уровень будет в норме. По регламенту масло «пожизненное», но дилеры рекомендуют менять его каждые 100 тыс. км. То же с АКП. Если агрегат неоднократно перегревался при резких стартах или буксовании на плохой дороге, лучше масло заменить.

Дилеры «Пежо» сливают отработку АКП, отвернув лишь нижнюю пробку (при неработающем моторе). Затем заливают 2 л через верхнее отверстие (как к нему добраться, расскажем позже) и пускают двигатель. Переведя селектор по всем позициям с двухсекундной задержкой в каждой, оставляют рычаг в положении *P* и, не глуша двигатель, вновь откручивают сливную пробку. Излишки масла вытекут, и уровень придет в норму.

Дилеры «Ситроена» (коробки у машин, по сути, одинаковы) идут другим путем: для слива отработки вывертывают не только пробку, но и футорку за ней (под шестигранник «на 8») и опустошают картер без остатка. Разумеется, не считая магистралей, гидроблока и «бублика». Затем заливают свежее в объеме на поллитра – литр больше слитого. А дальше по накатанной: пускают мотор, переводят селектор, сливают излишки…

Оба метода не без изъянов. В первом обновляется лишь треть масла, во втором – около двух третей, но при этом есть шанс пропустить воздух в систему, если клапаны гидроблока негерметичны (это порой бывает). Воздух, конечно, быстро уйдет, но пер-

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПЧАСТЕЙ У ДИЛЕРОВ

Запчасть	Стоимость, руб.
Щетки стеклоочистителей передние и задняя	2860
Комплект привода ГРМ (цепь, натяжитель, успокоители, болт КВ, прокладки)	9920
Ремень поликлиновой	1100
Автомат натяжителя поликлинового ремня (вместе с роликом)	2580
Автомат натяжителя привода помпы (вместе с промежуточным роликом)	4040
Тормозные колодки передние и задние	7200
Тормозные диски передние и задние	17 950
Комплект фильтров (масляный, воздушный и салонный)	2150
Свечи зажигания (комплект)	1310

НЕКОТОРЫЕ РАБОТЫ ПО ЗАМЕНЕ

Наименование позиции	Периодичность, тыс. км (лет)
Масло в двигателе, масляный фильтр	20 (1)
Воздушный фильтр	20
Топливный фильтр	–*
Фильтр салона	20
Свечи зажигания	40
Поликлиновой ремень	–**
Масло в КП	–*
Жидкость ЭГУР	–*
Антифриз в системе охлаждения	120 (5)
Жидкость в приводе тормозов	30 (2)

*На весь срок службы.
**Проверка при каждом ТО, замена по состоянию.

вые километры лучше «проехать» с вывешенными колесами.

ДОСТУП ОГРАНИЧЕН

Пока защита снята, заменим охлаждающую жидкость. Краника на радиаторе нет, поэтому снимаем нижний патрубок и, стараясь не облиться, ловим поток в широкую емкость. Для слива остатков из помпы на одном из патрубков есть специальная заглушка. Вот только подобраться к ней непросто, поскольку очень тесно. Из-за этого ее редко снимают, и, поверьте, ничего страшного не происходит.

Залив свежую жидкость, удаляем воздух из системы. В ней предусмотрены два штуцера: в верхнем патрубке отопителя (у щита передка) и сверху термостата (см. фото). Для доступа предстоит демонтировать элементы впуска, а это отдельная задача. Сперва снимаем оградительный щиток, просто вынув его наверх. Потом распускаем червячный хомут дроссельного патрубка и, отсоединив гофр от резонатора впуска, вынимаем последний из подкапотного пространства. Не забудьте при этом надавить на фиксирующий усик, чтобы не сломать защелку! Теперь вывертываем болт крепления патрубка и, приподняв его переднюю часть, отсоединяем от дроссельного узла. Вот вам доступ к штуцерам прокачки ОЖ и заливной пробке АКП, о которой говорили раньше.

Кстати, при снятом патрубке проще подобраться и к масляному фильтру – его сменный картридж находится под пластиковым колпачком. Прокладку, идущую в комплекте с оригинальным фильтроэлементом, меняем обязательно!

Привод ГРМ на моторе EP6 цепной. Казалось бы, одной заботой меньше, однако механизм капризен – может заявить о себе посторонними звуками даже при 60 тыс. км, особенно на моторах с турбонаддувом (150 л.с.). Тогда лучше не искушать судьбу, а отправиться на ремонт к специалистам. Ведь для выставления фаз понадобятся специальные приспособления, изготавливать которые для разовой работы, пожалуй, не имеет смысла.

Замена поликлинового ремня приносит своего рода эстетическое удовольствие. Не потому, что доступ хороший, а из-за продуманности конструкции. Сначала отводим промежуточный ролик привода помпы, который обкатывается наружной частью ремня. Для этого вынимаем из механизма натяжителя своеобразную чеку, привязанную к пружине автомата, и закрепляем ее на специальном приливе. Затем из-под капота ключом «на 30» отводим верхний натяжитель и фиксируем его штатной подпружиненной чекой. Остается лишь снять старый ремень и установить новый. Красиво придумано!

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ОТДЕЛЬНЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ

Работа	Стоимость, руб.
Компьютерная диагностика двигателя	850
Диагностика ходовой части и тормозов	850
Замена масла и фильтра двигателя (масло Quartz INEO ECS 5W-30*)	420
Замена фильтра воздушного/салонного	850/340
Замена привода ГРМ	6290
Замена поликлинового ремня	510
Замена охлаждающей жидкости (REVKOGEL 2000*)	1700
Замена масла АКП (Esso LT71141*) или МКП (Total Transmission BV*)	1190
Замена стоек стабилизатора передней подвески	850
Замена тормозных колодок передних/задних	1190/1530
Замена тормозных колодок передних вместе с дисками	1700
Нормочас	1700

*Рекомендовано производителем.

ОБМАН ЗРЕНИЯ

Если отказал поворотник в блок-фаре, многие владельцы гадают, какую из лампочек менять – внутреннюю или наружную? Знайте: лампа стоит снаружи, а во внутренней бутафорской секции лишь отражается. Лампы головного

На правах рекламы

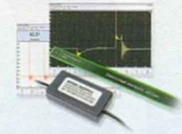
ACELab® ДИАГНОСТИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ
для российских и импортных автомобилей

АВТОАС-СКАН

программный мультимарочный сканер

АВТОАС-F16 CAN

портативный мультимарочный сканер

АВТОАС-ЭКСПРЕСС

USB приставка для диагностики систем зажигания

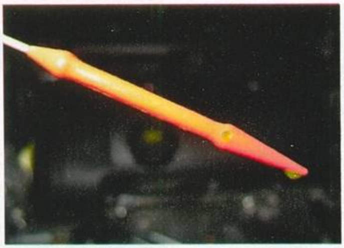
АВТОАС-КАРГО

программный сканер для КАМАЗ, МАЗ

Подробнее на сайте www.acelab.ru
Производитель: ООО НПП "ACE", г. Ростов-на-Дону, т/ф (863) 278-50-30, 278-50-40, ace@acelab.ru

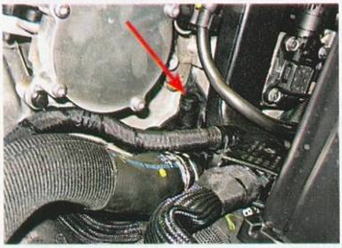
Дилеры:
Воронеж т. 592-049
Волгоград т. 505-370, т. 503-562
Вологда т. 520-693, т. 747-889
Екатеринбург т.382-7555, т.216-1411
Ижевск т. 202-794
Казань т. 273-2796,
Краснодар т. 233-6257, т. 274-5442
Липецк т. 413-965
Магнитогорск т. 430-640
Москва т. 789-2827, т. 761-7618, т. 744-0624, т. 720-4157
Новосибирск т. 266-2880
Н.Новгород т. 432-5711, т. 438-4321
Омск т. 577-180, т. 700-270
С-Петербург т. 716-3301, т. 715-7079
Самара т. 931-5660
Саратов т. 416-052, т. 651-533
Ставрополь т. 736-420, т. 740-142
Сургут т. 613-535
Тула т. 267-691, Уфа т. 292-7070
Чебоксары т. 635-003
Челябинск т. 740-0795, т. 796-7522

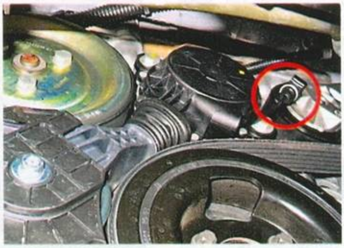
Контролировать уровень масла можно не только по щупу, но и по указателю уровня в щитке приборов, который высвечивается на короткое время при включении зажигания.



Автомат натяжителя поликлинового ремня отводим ключом «на 30» (лучше накидным) и фиксируем подпружиненной чекой (показана стрелкой).

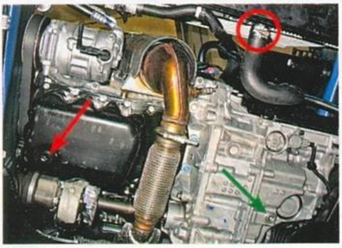
Колпачок масляного фильтра затягиваем моментом 25–30 Н·м. Один из штуцеров для удаления воздуха из системы охлаждения показан стрелкой, второй – на патрубке отопителя.

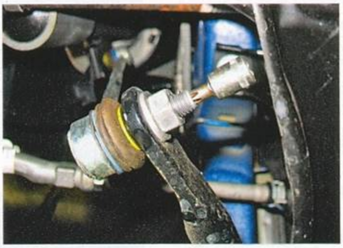




Промежуточный ролик привода помпы отводим, потянув за пластиковую чеку на привязи. Фиксируем рукоятку чеки на корпусе ролика верхнего натяжителя (кружок).

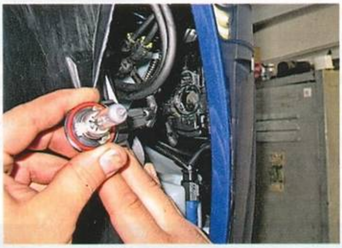
Сливная пробка двигателя показана красной стрелкой, пробка АКП – зеленой. Нижний патрубок радиатора обведен кружком. Заглушка на помпе находится над промежуточной опорой ШРУСа.





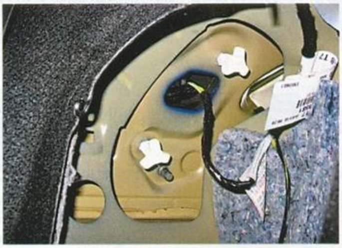
Стойки стабилизатора замены требуют регулярно. Прежде чем откручивать гайки, очистите и смажьте резьбу и удалите всю грязь из углубления под «Торкс» в торцах пальцев.

Для доступа к свечам снимаем «плиту», вывернув два самореза. Катушки держатся в колодцах просто внатяг. Чтобы снять разъем, поднимите вверх флажок на катушке.



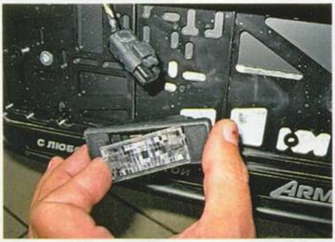
Меняем лампу противотуманки: отгибаем бампер и, подцепив подкрылок, выгибаем его в противоположном направлении. Не бойтесь, он не лопнет – детали достаточно пластичны.

При замене воздушного фильтра удобнее работать инструментом с удлинителем. Внимание: фильтроэлемент ставим только в таком положении!



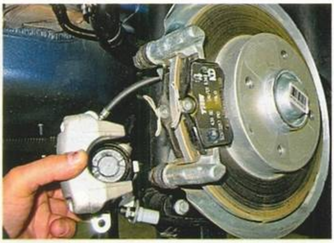
Чтобы снять фонарь для замены лампочек, выкручиваем две белые барашковые гайки. Но сначала с левой стороны вынимаем два пистона обивки и отгибаем вниз карман.

Для доступа к лампам в третьем «стопе» снимаем накладку оконной рамки и выкручиваем две гайки крепления фонаря. После замены ламп не забудьте вернуть на место трубку омывателя!



Разъем на плафоне подсветки номера можно не отсоединять. Достаточно подцепить светорассеиватель тонкой отверткой и выковырнуть перегоревшую лампочку.

С заменой передних колодок трудностей нет. Главное – очистить постели колодок и установить в них новые пластины (идут в комплекте с оригинальными колодками).



Поршни задних механизмов не вдавливаем, а вкручиваем (с обеих сторон – по часовой стрелке). Если намерены обслуживать машину самостоятельно, купите соответствующее приспособление.

Чтобы снять скобу (для замены тормозного диска), выкручиваем два болта под «Торкс-50». Перед этим обязательно вычистите углубления в головках болтов!

ОЦЕНКА ТРУДОЕМКОСТИ ОБСЛУЖИВАНИЯ*

Название операции	Описание операции	Итоговая оценка
Замена масла в двигателе	+ Есть электронный указатель уровня – Надо снимать защиту моторного отсека, много крепежа	3,5
Замена воздушного фильтра	+ Не ошибешься с ориентацией фильтроэлемента – Много крепежа	3,5
Замена свечей зажигания	+ Приемлемый доступ, минимум крепежа – Нет	4,5
Замена поликлинового ремня	+ Продуманная конструкция – Великовато усилие вынимания чеки промежуточного ролика помпы	4
Замена ОЖ двигателя	+ Есть штуцеры для удаления воздушных пробок – Нет сливной пробки на радиаторе, плохой доступ к заглушке на помпе	3
Замена масла в КП	+ Нет – Нет ни щупа, ни контрольной пробки	3
Замена тормозных колодок	+ Привычная конструкция – Нужно приспособление для вкручивания поршней задних механизмов	3,5
Замена салонного фильтра	+ Продуманный доступ – Необходим инструмент для извлечения пистонов шумоизоляции щита передка	4,5
Замена ламп в головных фарах	+ Не нужен инструмент – Велико усилие посадки правого поворотника	4,5
Замена ламп противотуманок	+ Не нужен инструмент – В зоне работ скапливается много грязи	4,5
Замена ламп в фонарях	+ Не нужен инструмент – Фонари приходится снимать	4,5
ИТОГ	В целом машина оставила приятные впечатления. Иномарка, которую вполне по силам обслуживать самостоятельно.	

*Авто с мотором EP6 (1,6 л) в сравнении с «Ладой-Приора», трудоемкость обслуживания которой условно оценена в четыре балла по пятибалльной шкале (ЗР, 2008, № 1).

света проще менять в правой фаре – там доступ лучше. Впрочем, и с левой стороны терпимо. Единственное серьезное неудобство заключается в том, что заглушка секций ближнего света и габаритов выполнена не по центру. Из-за этого придется повозиться, защелкивая пружинный фиксатор лампы.

В отличие от прочих моделей (206, 407 и некоторые другие), на «триста восьмом» нет окон в подкрылках для доступа к противотуманкам. На самом деле это не беда, поскольку бампер с подкрылком можно легко выгнуть и через образовавшуюся щель вынуть лампу. А вот фонари надо снимать целиком. Для этой операции инструмент не нужен, но многие почему-то боятся этой процедуры и ездят с перегоревшими лампочками. ЗР

Благодарим компанию «Арманд» в Гостиничном проезде (Москва) за содействие в подготовке материала.

По первому снегу

Какие зимние шины выбрать, как их обкатывать, хранить? На вопросы читателей отвечает вице-президент по развитию компании Nokian Tyres Теппо Хуовила.

Петр Головин, Ярославль

Я начинающий автомобилист, летом приобрел «Ладу-Калину»; планирую купить на зиму зимние шины. Подскажите, как правильно их обкатать?

Шипованные и нешипованные шины обкатывают по-разному. Для первых важно, чтобы шипы заняли свое место в резине, которая должна их плотно обжать. Иначе характеристики покрышек могут значительно ухудшиться. Шипованные следует обкатывать, избегая резких стартов, маневров, торможений и скольжений, а также высокой скорости. Продолжительность обкатки – от 500 до 1000 км, только после этого характеристики шин станут наилучшими. Не стоит сводить обкатку к одной долгой поездке. Правильнее будет чередовать «пробежки», прогревающие шины, с остановками для охлаждения, чтобы резина смогла плотно обхватить шипы.

У нешипованных шин обкатка призвана стереть тонкий поверхностный слой резины и удалить из ламелей смазку, используемую в пресс-формах. Потому обкатка должна быть более агрессивной, чем у «шипов», – нужно тереть и шевелить шашки, раздвигать ламели, очищая таким образом резину от технологических жидкостей. На это уходит 300–500 км.

Алексей Сидоров, Кемерово

Люблю быструю езду. Посоветуйте, какие зимние шины больше подходят моему «Ауди-А6» для движения с высокими скоростями?

Выбор зависит от того, что считать быстрой ездой. Многие современные шипованные шины имеют скоростной индекс T (190 км/ч), нешипованные скандинавские (мягкие) – Q (160 км/ч) или R (170 км/ч), нешипованные европейские могут быть еще более скоростными – H (210 км/ч), а у некоторых производителей даже V (240 км/ч). Как видите, скоростные возможности современных зимних шин значительно превосходят благоразумный предел скорости на дороге, не говоря уже о налагаемых ПДД ограничениях. Тем не менее для длительного движения с высокой скоростью по дорогам, свободным от льда, лучше использовать нешипованные шины. На обледенелых дорогах предпочтительнее шипованные.

Анатолий Степанюк, Днепропетровск

Город наш известен, мягко скажем, посредственными дорогами. Какие зимние шины больше подходят для разбитого полотна?

Наиболее прочные шины – с повышенным индексом грузоподъемности, они отличаются от обычных усиленными брекером и каркасом и более прочными боковинами. Как правило, такие шины имеют дополнительную маркировку XL (англ. extra load – повышенная грузоподъемность). В любом случае для разбитых дорог старайтесь подобрать шины с наиболее высоким индексом грузоподъемности.

Наиболее массовые размеры шин	Обычный индекс грузоподъемности/допустимая нагрузка на шину, кг	Повышенный индекс грузоподъемности/допустимая нагрузка на шину, кг
175/65R14	82/475	86/530
195/65R15	91/615	95/690
205/55R16	91/615	94/670

Александр Борисов, Москва

Зимой езжу в основном в городе. Гололед и снег на московских улицах встречаются нечасто. А я люблю нешипованные шины, в первую очередь за комфорт. Не вредит ли им чистый асфальт?

Для новых нешипованных шин чистый асфальт весьма полезен – на нем протектор с многочисленными ламелями хорошо очищается. Современные технические решения и конструктивные особенности протектора многих шин позволяют кромкам ламелей самозатачиваться при взаимном трении. Потому езда на нешипованных шинах по чистому асфальту нисколько не ухудшит их сцепных свойств на обледенелых дорогах.

Марина Осипова, Новосибирск

Вместе с мужем пользуемся автомобилем «Форд-Фьюжн» уже третий год. Гаража нет, потому зимой храним летние шины (а летом – зимние) на балконе. Не вредит ли это шинам?

Главное при хранении – уберечь их от деформации. Случайное падение шины (особенно без диска), например, с балкона многоэтажного дома может деформировать ее каркас.

Если вы храните шины на дисках, сложите их стопкой (лучше по два колеса). Снижать давление до 0,5–0,7 атм, как это рекомендовалось 10–15 лет назад, для современных шин не обязательно. Шины без дисков лучше хранить вертикально. И не стоит ничего на них класть. Избегайте излишнего нагрева и попадания прямых солнечных лучей на резину – это ускоряет ее старение. Оптимальная температура хранения – не выше +20 °С.

Повышенная влажность тоже вредна. Не допускайте даже кратковременного контакта резины с бензином, растворителями и любыми маслами. Невыполнение этих рекомендаций отрицательно сказывается на сохранности шин и ухудшает их характеристики.

Приороведение

Интернет-клуб владельцев автомобилей «Лада-Приора» основан в 2008 году и насчитывает около 35 300 пользователей. На сайте более 700 000 сообщений по 12 850 темам. Адрес в Интернете: www.priorovod.ru. Советы в редакцию прислал лидер московской ячейки клуба Сергей Андреев (на форуме – serg-ss).

LADA PRIORA CLUB
www.ladapriora.net

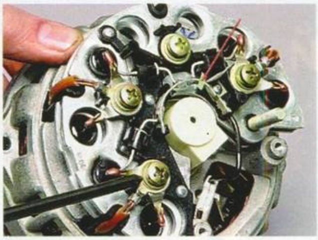
Рычаг переключения передач начинает болтаться и неприятно дребезжать уже при 10–20 тыс. км. Что только владельцы не предпринимают: меняют кулису в сборе, демпферы, ставят дополнительные резинки… Помогает, но ненадолго. А ведь есть проверенный способ – укоротить на 1,0–1,5 мм штатную стальную втулку кулисы или, что еще лучше, изготовить аналогичную из фторопласта. Чертеж прилагаем.

Фторопласт не нуждается в смазке, механизм становится менее ватным и, что самое главное, перестает дребезжать. Тем не менее на детали лучше нанести тонкий слой демпферной смазки – «Литола» или «Фиола». Кстати, многие официальные дилеры предлагают устранить дребезг проточкой штатной втулки, но за дополнительную плату (1000 рублей). А работы всего-то на пять минут!

Снимаем чехол рычага вместе с рукояткой, просто потянув ее вверх. Затем откручиваем гайку шарнира кулисы и винт под крестовую отвертку. Чтобы при этом не снимать накладку тоннеля пола, используем соответствующую биту, вращая ее пассатижами или ключом «на 6» (удобнее накидным). Отводим рычаг назад и вынимаем из шарнира штатную стальную втулку с двумя пластиковыми фланцами. Укоротив втулку (или заменив фторопластовой), собираем в обратном порядке. Штатный винт лучше заменить таким же, но с шестигранной головкой. Советуем заменить и карданчик привода «калиновским». Вот, собственно, и всё – наслаждайтесь тишиной.

***

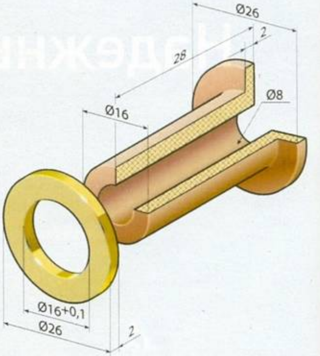
Нередко на малых оборотах двигателя напряжение на генераторе падает до 13,2 В. При этом на клеммах аккумулятора из-за сопротивления цепи напряжение может снизиться до 13,0 В. Разумеется, батарея при этом не подзаряжается. Замена регулятора напряжения не помогает, а вот незначительная доработка генератора дает ощутимый эффект. Суть ее в том, что из схемы исключаются дополнительные диоды – достаточно перекусить шину, к которой они припаяны. Провод **D+** и внешний контакт **D** оставляем нетронутыми (для индикатора разрядки на щитке приборов). Теперь регулятор будет отслеживать напряжение прямым контактом с АКБ (через клемму **B+**), а запускать возбуждение ротора (через клемму **W**) – только по достижении 400 об/мин (не путать с оборотами коленвала: передаточное отношение здесь 1:2,4). Таким образом, выходное напряжение приходит в норму.



Шину дополнительных диодов перекусываем в месте, показанном стрелкой, и изолируем концы. Левый можно соединить отдельным проводом с реле ближнего света, тогда после пуска двигателя фары будут включаться автоматически.

Если вас смущает перекушенная шина (вдруг от вибрации оторвется и замкнет), замените «подкову» шестидиодной. Скажем, для генераторов КЗАТЭ (80 А) и БАТЭ (90 А) подходит диодный мост БПВ 076.2-105-02 от генератора 9402.3701-03. Полный список взаимозаменяемых деталей, узлов и агрегатов различных производителей, а также подробности доработок приведены на одной из веток форума, она называется «Все о генераторах».

Чтобы минимизировать падение напряжения по «минусу», советуем соединить корпус генератора с минусовой клеммой аккумулятора, а также с кузовом отдельными проводниками сечением 16 мм^2, например, марки ПВЗ.

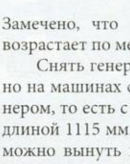


Материал – фторопласт. Возможно, некоторые размеры придется скорректировать с учетом допусков на детали конкретной машины. Перед установкой смазать!

Замечено, что напряжение при этом возрастает по меньшей мере на 0,1 В.

Снять генератор непросто, особенно на машинах с ГУРом или кондиционером, то есть с поликлиновым ремнем длиной 1115 мм. Дело в том, что невозможно вынуть нижний болт, который упирается в правую опору двигателя. Надо снимать брызговик, опору (с вывешиванием силового агрегата), насос ГУРа (или компрессор кондиционера), кронштейн генератора. На будущее поставьте болт вверх ногами – головкой к коробке передач, а гайкой к ремню. Так будет намного удобней. ЗР

Редакция приглашает интернет-клубы владельцев автомобилей разных марок поделиться полезными советами. Пишите по адресу: ***ikozlov@zr.ru***



Издательство «За рулем» представляет книгу **«LADA PRIORA. Серия книг «Экономим на сервисе»** Подробности на **shop.zr.ru.**

Вот новый поворот

За решение задачи № 32 «Гонщики» (ЗР, 2010, № 8) Юрий Бибик из Алексина Тульской области получает от НПТК «Супротек» комплект препаратов для обработки двигателя и трансмиссии.

В сокращенном виде условие задачи могло бы звучать так: доморощенные гонщики, не думая о риске, часто мчат по большой дуге поворота, объясняя это тем, что на внутренней дуге большой скорости не разовьешь. Однако автор задачи считает, что здесь не все так просто.

Что же говорят читатели? Авторы писем справедливо считают, что полосы размечены на дороге не ради красоты. Да, езда по отведенному коридору скучна – зато безопасна. Поэтому содержащиеся в ответах некоторых читателей спортивные нотки – вроде советов *«вовремя находить апекс поворота»* и тому подобного – мы безоговорочно отметаем. Некоторыми гоночными приемами пользоваться в обычной жизни безрассудно, другими же можно, а иногда даже полезно – но с необходимыми оговорками, о которых мы сегодня побеседуем.

А теперь о законах физики. Предположим, водитель-мастер очень торопится, ведет машину на грани заноса, а дорога поворачивает вправо. Где маневр потребует меньше времени – на полосе большего радиуса, рядом со встречкой, или меньшего, у обочины? Напомним, что время, затраченное на поворот, тем меньше, чем выше **угловая скорость** его прохождения ω. На дуге радиусом **R** машину массой **m** удерживает сила поперечного сцепления шин с дорогой $F = m\omega^2 R$, иначе мы просто не смогли бы повернуть (что и происходит на гололеде). Но она не может превысить суммы сил сцепления шин с покрытием $F_{сц}$, иначе машину будет сносить или заносить. (Строго говоря, надо бы учесть все составляющие: перераспределение нагрузок на шины, возможные изменения коэффициентов сцепления, наклон дорожного полотна и т. п., – но это сильно усложнит задачу.)

Заметьте: скорость в формуле – в квадрате, поэтому даже небольшие ее изменения заметно сказываются на поведении автомобиля. Так на какой же дуге боковая сила раньше достигнет предела – $F_{сц}$? При заданном времени прохождения поворота (или заданной ω) боковая сила увеличивается пропорционально радиусу **R**, пока не произойдет срыв в боковое скольжение. Но если на каждой дуге доходить до срыва, то при одном и том же значении $F_{сц}$ увеличение радиуса снижает угловую скорость. Пример: если радиус внешней дуги вдвое больше радиуса внутренней, то угловая скорость на внешней дуге окажется меньше в $\sqrt{2} = 1{,}41$ раза. Выходит, езда по внутренней дуге даже с меньшей линейной скоростью выгодней и безопасней. Присмотритесь к манере прохождения поворотов, например, в Формуле-1 – все норовят занырнуть во внутренний радиус, оставляя сопернику широченный наружный коридор. Однако желающих воспользоваться им мало.

Наш победитель решил задачку так: пусть по дугам обоих радиусов – меньшего R_1 и большего R_2 – *«машина движется на грани заноса»*. Значит, силы сцепления с покрытием одинаковы, а вот время прохождения траекторий T_1 и T_2 разное. Нетрудно показать, что если $R_2/R_1 = n$, то $T_2/T_1 = \sqrt{n}$. (Добавим, что и $\omega_1/\omega_2 = \sqrt{n}$. Вспомните наш пример: если $n = 2$, то $\omega_1/\omega_2 = 1{,}41$. Неплохая сходимость результатов!)

Вывод: *«Несмотря на увеличение скорости на дуге **2**, время ее прохождения больше, чем для дуги **1**»* (мы процитировали победителя конкурса).

Многие анализировали заданные условия исходя из линейной скорости машины **V**. Тогда центростремительная сила на повороте радиуса **R** составляет mV^2/R. Ясно, что уменьшить эту силу можно, спрямляя повороты (увеличивая **R**) – конечно, в пределах своей полосы. На скользких дорогах этот прием особенно полезен. Конечно, здесь важно соблюдать положенные интервалы между автомобилями и выбирать разумную скорость.

Впереди зима. Шансов ездить без происшествий по сложным и скользким трассам всегда больше у опытного водителя, то есть расчетливого, хладнокровного, грамотного. Считает он себя в глубине души «гонщиком» или нет, не принципиально, но все мы водим машины по трассам общего пользования, где исключительно важно не позволять азарту затмить разум! Тем же, кому опыта пока недостает, напомним, что осторожность на трассах общего пользования – это единственно правильная для каждого водителя позиция.

Удачи на дорогах, друзья! **ЗР**

Как всегда, благодарим тех, кто принял участие в конкурсе, а Юрия Бибика поздравляем с победой.

ЗАДАЧА № 35

ТАК ДЕРЖАТЬ!

«Ниву» обычно обслуживаю сам. Последний техосмотр не прошел: велики, мол, люфты в подвеске и рулевом! Пришлось заменить опоры, сайлент-блоки, рулевые тяги с наконечниками, проверить в сервисе сход-развал. Повторный осмотр прошел с ходу! А позже заметил, что машина не держит дорогу. На шоссе после заплаточного ремонта или при порывах ветра «Нива» рывками меняла курс! Хотел даже иск сервису вчинить, но спустя некоторое время машина вдруг пошла как надо! Как вы это объясните?

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 декабря 2010 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или иной способ быстрой связи. (Победителя представим в февральском номере 2011 года.)

ЛУЧШИЕ СОВЕТЫ НОМЕРА

За совет по фиксации резинового коврика автомобиля Евгений Михайлов из Москвы получает приз – канистру масла от ЗАО «Обнинскоргсинтез» по своему выбору. А за необычное применение резинового шланга Владимир Находкин из Подмосковья получает от ООО «Авто-Новь» буксировочный трос-рулетку.

Е. МИХАЙЛОВ

Когда резиновый коврик под ногами в движении беспрестанно елозит, норовя попасть под педали, это и неприятно, и опасно. Между тем его можно зафиксировать надежно и просто (см. фото), если к углу, который ложится на площадку для отдыха левой ноги, снизу приклеить полоску от застежки-липучки – ту, что с крючками. Ответной ее частью служит ковер салона, так что липучка держится очень прочно. Когда нужно вынуть коврик для чистки, проблем тоже нет: если расцеплять липучку аккуратно, начиная с края, то от резины она не отклеивается.

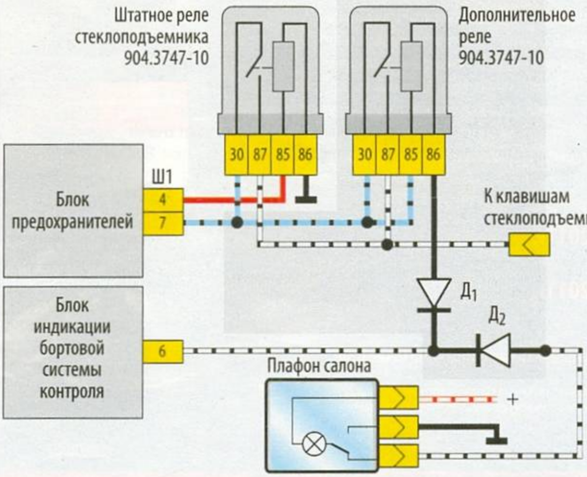
В. НАХОДКИН

Чтобы точнее определить, в каком месте двигателя, трансмиссии или салона появился источник шума, обычно применяют в качестве стетоскопа какой-нибудь жесткий, хорошо проводящий звук предмет. Но он же передает и посторонние шумы, затрудняющие поиск неисправности. Я пользуюсь отрезком резинового шланга от старой стиральной машины, прикладывая его раструбом к уху, а свободным концом как бы сканируя исследуемый объект. При этом побочные, отраженные звуки резина глушит, а резкие (особенно металлические) слышны хорошо. Дополнительное преимущество подобного стетоскопа – в его гибкости. Им можно подобраться ко многим труднодоступным местам.

Г. НЕПРЯЖИН, Москва

Как известно, питание на электростеклоподъемники подается лишь при включенном зажигании, что не всегда удобно. На собственном ВАЗ-2110 реле включения электростеклоподъемников я соединил с дополнительным реле. Оно подключено через диоды к управляющему «минусу» плафона освещения салона. Если открыть дверь и захлопнуть, питание к моторам стеклоподъемников подается в течение всего времени, пока горит лампа освещения салона. Для того, чтобы опустить стекла или поднять, этого времени более чем достаточно.

Доработка электростеклоподъемника ВАЗ-2110. Диоды $Д_1$ и $Д_2$ – любые на прямой ток не менее 1 А.



А. ЭЛЕРТ, Новосибирск

Нередко колесо приходится менять на рыхлом снегу, траве и т. п., рискуя потерять колесную гайку либо изваляль ее в грязи. Я ввернул в полку домкрата четыре винта-самореза, на которые надеваю снятые с машины гайки. На прочности домкрата это, в сущности, не сказывается, ведь практически всю нагрузку несет не сама полка, а ее ребра жесткости.

Н. РЫБИН, Ярославль

В пути пришлось возиться с проколом колеса. Пока ремонтировал, потерял золотник вентиля, а запасного в машине не нашлось. Пользуясь тем, что мой насос – с обратным клапаном, я накачал колесо, затем быстро снял шланг с вентиля, наколол на него кусок мыла и навинтил колпачок. Утечки воздуха не было.

Без болта в голове

О том, как некоторые мастера губят резьбовые соединения, рассказывает Анатолий Вайсман.

Кто придумал резьбу, точно не известно, но винт оказался не менее значимым для нашей цивилизации, чем колесо. И как бы ни развивалась техника, вряд ли в обозримом будущем появится полноценная замена резьбовому соединению. Хотя есть у него и свои болезни. Болты и гайки из черного металла ржавеют. А поскольку металл, окислившись в ржавчину, значительно прибавляет в объеме, резьбу заклинивает так, что иной раз легче свернуть шею болту, чем открутить гайку.

Как же бороться с этой напастью? Черный крепеж дополнительно защищают антикоррозионными покрытиями – оксидируют, оцинковывают, хромируют, покрывают кадмием и т. д., но часто этих мер недостаточно. При многократном использовании покрытие стирается, обнажая основной металл, а антигололедные реагенты только этого и ждут! Из-за ржавчины некоторые узлы, например, наших «жигулей» после нескольких городских зим превращаются в неразборные. Ремонтировать такие очень хлопотно. Неспроста даже в тощие кризисные годы, когда клиенты на вес золота, многие сервисы под благовидными предлогами отказываются от таких работ – возни с неподатливыми метизами много, а прибыль мизерна. Но что же делать, если ремонт необходим?

Прежде всего, резьбовые соединения перед разборкой обильно смачиваем специальными жидкостями, хотя бы керосином или дизтопливом, и выдерживаем 15–20 минут. Жидкость должна проникнуть как можно глубже. Затем осторожно страгиваем гайку с места, работая ключом вперед-назад. Особо упрямую полезно обстучать молотками, используя один из них как наковальню, если, конечно, есть доступ. Окислы, заклинившие резьбу, от ударов начинают разрушаться. Здесь важно не перестараться – ведь можно так ударить, что менять придется не только гайку, но и что-нибудь подороже.

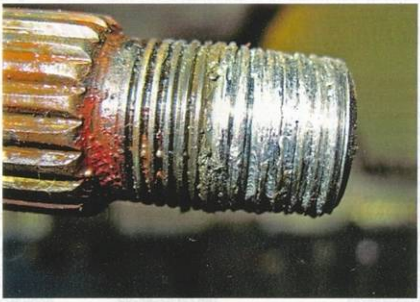
Если гайкой можно пожертвовать, в ход идет гайкоруб – цивилизованный аналог молотка и зубила. Еще одно средство – мощный фен, выдающий струю воздуха с температурой градусов до пятисот. Гайка, поскольку она снаружи, нагревается быстрее болта, защищенного еще и слоем ржавчины, хватка ее ослабевает – и детали удается разъединить. Более радикальный, но при этом пожароопасный инструмент – газовая горелка. Разумеется, покрытие кузова, резиновые и пластиковые детали защищаем даже от нагрева феном, а при работе с открытым пламенем – тем более. Подобрать ключик к сердцу самой упрямой гайки так или иначе удается.

А что делать, если вместе с гайкой свернули шпильку? Дело, увы, нередкое. Остаток придется как-то извлекать. Вроде бы самое простое – высверлить. Если узел невозможно снять для ремонта, работаем дрелью, а здесь нужны хороший глазомер и твердая рука. Иную шпильку засверлить наискось – значит загубить базовую деталь. Если обломок выступает из нее, ровно его запиливаем, как можно точнее накерниваем центр и сверлом небольшого диаметра делаем отверстие. Потом рассверливаем до диаметра, близкого к внутреннему диаметру резьбы. Останется вывернуть остаток болта с помощью особого инструмента – экстрактора. Либо просто очистить метчиком резьбу от остатков прежней шпильки и ввернуть новую.

Но бывает, что дрелью к шпильке просто не подлезешь. Тогда советую аккуратно приварить к обломку гайку и уже за нее взяться ключом. Конечно, способ этот рискованный, но иногда оптимальный.

Разумеется, удобнее ремонтировать съемную деталь. Например, сломанную шпильку головки блока цилиндров проще удалить на сверлильном, а еще лучше – на вертикально-фрезерном станке. Отпадают жесткие требования к квалификации сверловщика – к его умению ровно держать дрель, не дать свер-

Гайка ШРУСа, законтренная острым зубилом. Прорублена насквозь, до резьбы.



Результат «сверхнадежной» контровки: резьба уничтожена, дорогой узел безнадежно испорчен.

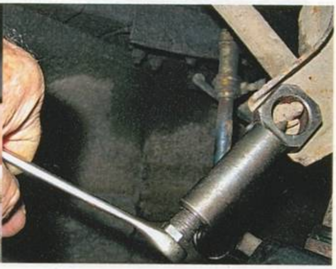
лу уйти в сторону и т. д. А вот примеры из практики, но уже с коррозией не связанные. Недавно снимали головку цилиндров на «Ниве». Так вот, три болта были затянуты так, что ни резкие удары молотком по их головкам, ни даже труба-удлинитель не помогли! Мы просто сорвали грани болтов. Помогла электросварка – приварили к «слизанным» болтам дешевые инструментальные головки (это наиболее удобно) и с их помощью вывернули болты. Конечно, в запасе был еще один вариант: срезать их заподлицо, снять головку блока и потом уже выкрутить остатки болтов любым способом. Позже все стало ясно: прежние спецы понятия не имели о динамометрическом ключе – болты, похоже, затягивали ломом с трубой! О том, что так можно и двигатель необратимо изуродовать, они явно не подозревали.

Другой пример. Прибыл мужичок на ВАЗ-2115 с просьбой поменять гудящий подшипник правой передней ступицы. Рассказал, что за несколько дней до этого на машине меняли амортизаторы стоек. Замена подшипника – рутинная работа, но не на этот раз! Гайка ступицы стояла насмерть, будто на сварке, а подшипник погиб, так как после замены амортизатора был затянут сверх меры. Все же мы ее сорвали и даже открутили… вместе с резьбой ШРУСа. Гайка была закернена самым варварским образом – острым зубилом прорублена насквозь вместе с резьбой. Итог – замена ШРУСа.

Колесный крепеж нужно затягивать определенным моментом. Тогда штатным ключом, прилагаемым к автомобилю, его всегда можно открутить. Почувствовать правильную затяжку помогает любая (лучше водостойкая) смазка, предварительно нанесенная на резьбу. Риск самоотвинчивания – это сказка. По крайней мере, если условия работы деталей такие, как предусмотрел конструктор, а не запредельные. Иначе говоря, когда и сам автомобиль исправен и нагружен не сверх меры, и дорога такая, под которую его инженеры рассчитали, а вовсе не полигон для испытаний танков! Тогда тот момент затяжки гаек или болтов, который указан в руководстве по обслуживанию машины, вполне достаточен, чтобы исключить самоотворачивание.

Ну а как же некоторые ухитряются на ходу потерять колесо?! Чаще всего – вследствие невнимательности. Например, владелец, меняя проколотое колесо, отвлекся на общение с дамой и едва наживил гайки. А затем пулей стартовал! Остальное – элементарная физика: слабо закрепленное колесо даже на прекрасном асфальте постоянно перемещается относительно ступицы и, если хозяин не услышит характерного лязга, беда не за горами. На разбитой дороге тем более. Важно и то, о чем не раз говорилось в журнале: некоторые неисправности колес, а также вращающихся вместе с ними полуосей, ступиц (например, чрезмерный их дисбаланс, искривление и т. д.) на ходу тоже могут вызывать нагрузки, ослабляющие затяжку гаек или болтов крепления. Но при чем тут смазка! Не надо ездить на неисправной машине. Иной мастер шиномонтажа ради мнимой надежности перестраховывается – и тянет болты «всухомятку», не щадя живота своего! Или гайковерта, если им пользуется. Чего доброго, сорвет резьбу в ступице или погнет диск колеса – придется их менять. Владельцу же машины заменить колесо на дороге будет непросто. А ведь в руководствах по эксплуатации автомобилей обычно приведены моменты затяжки основных резьбовых соединений. Почему бы не соблюдать их? ЗР

Нередко удается справиться с закисшей резьбой, если обстучать гайку с разных сторон.


Если гайкой можно пожертвовать, надрезаем ее гайкорубом – и отвертываем.

На правах рекламы

Тяжелая атлетика

Первый большой и комфортабельный вседорожник «Фольксвагена» удивил при рождении своим техническим совершенством. Что может случиться с «Туарегом» на разных этапах его жизни, выяснял Игорь Козлов.

НЕРВНАЯ СИСТЕМА

Привлекательных по цене «туарегов» на вторичном рынке немало. Это порой кружит голову потенциальному покупателю, и тот спешит ударить по рукам. Торопиться здесь не надо даже бывалому автомобилисту. Не та это машина, чтобы соглашаться на сделку без предварительной диагностики.

У машин первых лет были проблемы с электроникой, точнее, с ее программным обеспечением – софтом, если говорить компьютерным языком. А «Туарег», по сути, и есть компьютер на колесах: около сорока́ электронных модулей общаются по CAN-шине кодовыми комбинациями нулей и единиц.

Начинка самих блоков вполне надежна. Часто неполадки были вызваны халатностью владельцев: блоки заливало при химчистке салона; бывало, забивался дренаж отопителя или люка в крыше, а попавшая под коврики вода быстро расправлялась с проводкой.

Выбирая четырех-пятилетки, обратите внимание на моторедукторы стеклоочистителей и кнопки открывания двери и стекла багажника. Всему виной коррозия, прихватывающая оси и разъедающая контакты концевиков. У тех, кто редко заезжал на мойку, еще и плафоны подсветки номера превращаются в труху. У чистюль другие проблемы: из-за частых моек с активными шампунями слезал хром с декоративных деталей кузова. На машинах после рестайлинга 2006 года этих проблем заметно поубавилось.

Если ржавеет сам кузов, то, скорее всего, он успел побывать в ремонте (а следовательно, в аварии). Ведь в штатной эксплуатации даже семилетние экземпляры держатся молодцом. И дело не только в пластиковых передних крыльях и алюминиевом капоте, которым коррозия нипочем (последний перед покраской пассивируют), но и в добротном лакокрасочном покрытии.

РЫВОК В УПОРЕ

В пробную поездку нужно отправляться на прогретом автомобиле. Так лучше почувствуете рывки при переключении передач – первый признак скорой кончины гидроблока АКП, замена которого обойдется в кругленькую сумму. Обычно первые симптомы проявляются не ранее 200 тыс. км, но если машина регулярно напрягалась на бездорожье или таскала прицеп, то будьте готовы к досрочной замене.

Особенности эксплуатации конкретного экземпляра сильно влияют на разброс сроков замены тех или иных узлов. Например, при преимущественно шоссейных разъездах самые слабые элементы подвесок – стойки стабилизаторов – служат 50–60 тыс. км, а при частых поездках по разбитым трассам не выдерживают и 30 тысяч. Шаровые опоры верхних рычагов отходят соответственно 60–100, передние амортизаторы – 80–

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

- **2002** Дебют «Фольксвагена-Туарег» (код модели 7L). Кузов: 5-дверный универсал (SUV). Двигатели: бензиновые – VR6, 3,2 л, 162 кВт/220 л.с.; V8, 4,2 л, 228 кВт/310 л.с.; дизельные с насос-форсунками и турбонаддувом – P5, 2,5 л, 128 кВт/174 л.с.; V10, 5,0 л, 230 кВт/313 л.с. Привод постоянный полный, раздаточная коробка с понижающей передачей 1:2,7; M6, A6.
- **2004** Дизельные двигатели V6, 3,0 л, 165 кВт/224 л.с. и 176 кВт/240 л.с. (различия в настройках).

Крэш-тест IIHS: оценка G – «хорошо». Крэш-тест EuroNCAP: 14 баллов за лобовой удар и 18 баллов за боковой – пять звезд.
- **2005** Бензиновый мотор VR6, 3,2 л, 177 кВт/241 л.с.
- **2006** Рестайлинг. Изменились: бамперы, оптика, решетка радиатора, некоторые элементы интерьера. Бензиновые двигатели V6, 3,6 л, 206 кВт/280 л.с.; V8, 4,2 л, 257 кВт/350 л.с.; W12, 6,0 л, 331 кВт/450 л.с.; дизельный V10, 5,0 л, 258 кВт/350 л.с.

Крэш-тест NHTSA: за лобовой удар оценка «хорошо», за боковой – «отлично».
- **2010** Представлена новая модификация – NF.

150 тыс. км. Ресурс рулевых наконечников составляет около 120 тыс. км, рулевого механизма и рычагов задней подвески – 200 тыс., втулок стабилизаторов – 100 тыс. км. Примерно до 130 тыс. км помалкивает подвесной подшипник вала, идущего от раздатки к редуктору заднего моста. Тормозные колодки изнашиваются за 30 тыс. км, диски держатся втрое дольше.

Моторедуктор блокировки раздаточной коробки на машинах первых лет выпуска редко жил более 70 тыс. км. Дефект хорошо заметен при развороте на чистом асфальте: если после разблокирования межосевого дифференциала машина идет рывками, значит, привод не сработал.

Бытует мнение, что пневмостойки подвески здесь «расходный материал». Смеем заверить: служат они не менее пяти лет. Но менять баллоны лучше с упреждением, чтобы не оказаться с просевшей подвеской где-нибудь вдалеке от цивилизации. В первую очередь это касается холодных регионов – Сибири и Крайнего Севера. Другое дело – негерметичность пневмосистемы: если машина после долгой стоянки присела, обратите внимание на латунные штуцеры стоек. Они корродируют в контакте с алюминиевым торцом баллона и начинают травить. В 2006 году завод перешел на дюралевые штуцеры, и забот не стало. Бывает наоборот: подвеска не хочет опускаться. Это чаще случается зимой. Виновен конденсат, который, превратившись в лед, закупоривает трубки. Заставить их оттаять недостаточно, надо вдобавок прогнать подвеску вверх-вниз, чтобы свежий воздух прошел через осушитель. Кстати, такую процедуру сле-

В машине обилие электроники. Жаль только, что порой она сбоит, в том числе разряжая аккумулятор даже после непродолжительной стоянки.

На правах рекламы

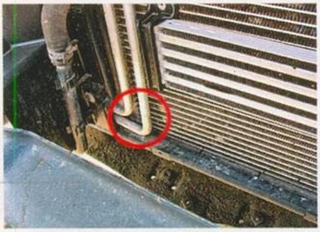
АНТИФРИЗЫ
CoolStream®
№1 НА АВТОЗАВОДАХ РОССИИ
ЕДИНСТВЕННЫЙ КРИТЕРИЙ КАЧЕСТВА АНТИФРИЗА – ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДОПУСК АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДОПУСКИ И ОДОБРЕНИЯ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ:
325.3 | 324 Typ SNF | DEUTZ | MTL 5048
GM 6277M | ТАГаЗ MS 591-08 | 9.55523 | 128 6083/002
WSS-M97B44-D | ТПМ 5.97.1172-2005 | ОТ 37.104.17.4772-2006 | СА-2006-16
пис. №692 | пис. 130 21/525 | пис. 53 13/58 | тех. отчет №121/05
пис. №10-11/765 | пис. №02-27/30-3076

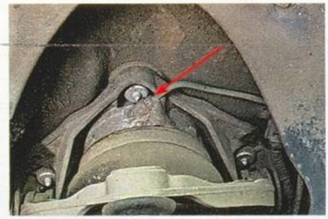
CoolStream* ГАРАНТИЯ КАЧЕСТВА
*[КулСтрим]
ТОВАР СЕРТИФИЦИРОВАН
www.cool-stream.ru
ПРОФЕССИОНАЛЬНО ОБ ОХЛАЖДАЮЩИХ ЖИДКОСТЯХ

Кнопка открывания багажника и плафоны подсветки номера часто становятся жертвами противогололедных реагентов.

Вид со стороны снятого бампера: раньше трубки были прикрыты резиновыми чехлами, но вскоре от них отказались, поскольку попавшая в зазор грязь протирала алюминий до дыр.



Моторчик блокировки раздатки (показан стрелкой) до 2004 года не отличался надежностью, пока производитель не сменил поставщика. Масло в АКП (она на заднем плане) рассчитано на весь срок службы, но дилеры рекомендуют менять его каждые 60 тыс. км.



Если после стоянки машина проседает, проверьте штуцеры пневмотрубок (стрелка). Окисляясь, они начинают травить воздух. Обратите внимание: верхний рычаг и шаровая опора – единая деталь.

Эти втулки стабилизатора продержались 120 тыс. км. Обычно их меняют раньше.

Задняя подвеска доставляет меньше хлопот, чем передняя. Не забываем только регулярно проверять схождение и развал! Выпускная система – долгожитель, чего не скажешь об основном бензонасосе (он стоит в правой секции бака).

дует проделывать регулярно. За ресурс осушителя не переживайте: при прогреве двигателя он сам высохнет.

НАГРУЗКА НА СЕРДЦЕ

Дизель 2,5 л самый слабый в линейке моторов. Тем не менее он популярен и, следовательно, хорошо изучен. Агрегат весьма требователен к качеству масла, поэтому строго соблюдайте рекомендации производителя (на канистре должен быть указан допуск VW 506-01 или 507-01). А также регулярно проверяйте масло визуально, вынув щуп. Особенно на машинах, выпущенных до 2007 года. Бывало, в масло проникала охлаждающая жидкость через помпу или теплообменник маслоохладителя. Эмульсия – приговор для турбины. Может проникать и солярка через обратку насос-форсунок – тогда масло приобретает специфический запах, который ни с чем не спутаешь.

Пятилитровый V10 конструктивно похож, поскольку собран, упрощенно говоря, из двух рядных «пятерок». Однако с ним проблем почему-то меньше. Головки у этих моторов, по сути, одинаковые и являют собой произведения литейного искусства со множеством хитросплетенных перемычек-усилителей. Порой некоторые лопаются, но производитель успокаивает: ничего, мол, страшного не произошло. Если головку не повело, так и есть на самом деле.

РАСЧЕТНЫЕ ЗАТРАТЫ НА СОДЕРЖАНИЕ НЕКОТОРЫХ ВЕРСИЙ

Затраты* (ремонт и ТО у дилера)	Стоимость, руб.	
	2,5 АКП	3,2 АКП
Средняя цена трехлетнего экземпляра с пробегом 75 тыс. км	1 321 550	1 587 250
Стоимость ТО у дилеров за пробег 75–150 тыс. км включительно (с расходниками, в том числе муфтами привода компрессора кондиционера и ГУР на дизеле)	101 220	94 760
Вероятные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Помпа с теплообменником двигателя	34 090	–
Уплотнительные прокладки насос-форсунок	11 580	–
Бензонасос	–	15 130
Катушки зажигания (пара)	–	6420
Моторедуктор раздатки	31 110	
Амортизаторы передние	27 520	
Стойки и втулки стабилизаторов подвесок	8860	
Стойки стабилизаторов подвесок (две замены)	12 400	
Рулевые наконечники и верхние рычаги передней подвески в сборе с шаровыми опорами	45 880	
Тормозные диски и колодки	50 330	
Тормозные колодки (две замены)	45 130	
ИТОГО	1 689 670	1 924 790
Средняя цена шестилетнего экземпляра с пробегом 150 тыс. км	920 000	995 000
Потери в эксплуатации (сумма затрат на авто с вычетом его продажи)**	769 670	929 790
Средний расход топлива в городе (данные производителя), л/100 км	13,5	19,2
Расходы на топливо (ДТ, 20 руб./л; А95, 25 руб./л)	202 500	360 000
Стоимость 1 км пробега***	12,96	17,19
Возможные дополнительные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Моторедуктор заднего стеклоочистителя	7850	
Кнопки двери и стекла задка, плафоны подсветки номера	7470	
Гидроблок АКП (Aisin)	72 550	
Вал от раздатки к редуктору заднего моста в сборе с подвесным подшипником	53 120	
Пневмостойки (четыре)	312 480	

*Цены на сентябрь 2010 года. **Без учета страховок, шин, инфляции и ДТП. ***С учетом расходов на топливо.

Трехлитровый дизель с индексом BKS достаточно надежен, чего не скажешь о его сородиче CASA. Последний весьма требователен к качеству топлива, поэтому поломки ТНВД не редкость. Одно радует: заменить просто.

Все бензиновые агрегаты роднит одна болезнь – отказ основного бензонасоса (есть еще дополнительный, подкачивающий). На машинах, выпущенных до 2005 года, узел порой не доживал до 40 тыс. км. Еще беда – лопаются катушки зажигания. Чаще это случается при замене свечей, но порой и в пути. Имейте в виду, что тогда дорога одна – в сервис. Причем двигаться надо на самом малом газу, иначе нейтрализатор раскалится так, что оплавит эле-

Стойки стабилизатора (сам стабилизатор здесь снят) заменить просто. На этой машине они прошли 40 тыс. км и еще послужат.

СТОИМОСТЬ ОТДЕЛЬНЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ

Работа	Стоимость, руб.
Компьютерная диагностика электронных систем	800
Диагностика ходовой части и тормозов	1000
Замена масла и фильтра двигателя	1400
Замена привода ГРМ на бензиновом V8	7400
Замена помпы (дизель 2,5 л)	6600
Замена масла АКП	1000
Замена стоек и втулок стабилизаторов (переднего и заднего)	2000
Замена верхних рычагов передней подвески	5000
Замена тормозных колодок передних/задних	1800/1800
Регулировка углов установки колес	3600
Нормочас	2000

СТОИМОСТЬ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ

Запчасть	Стоимость, руб.
Крыло переднее	27 850
Накладка бампера переднего/заднего	23 520/23 850
Блок-фара/фонарь	35 090/3740
Фильтры: масляный/воздушный/топливный/салонный (дизель 2,5 л)	600/1430/4230/1520
Свечи зажигания (комплект на бензиновый 3,2 л)	6140
Насос-форсунка	39 440
ТНВД (дизель 3,0 л)	80 370
Теплообменник (дизель 2,5 л)	9520
Бензонасос	13 730
Катушка зажигания	2210
Тормозные диски передние/задние	11 580/13 980

менты интерьера – подобные случаи были. Мотор BHK (3,6 л) с непосредственным впрыском топлива встречается крайне редко, и на то есть причина: агрегат не настолько мощнее моторов AZZ, BMV и BKJ (3,2 л), насколько сложнее и капризнее.

В числе самых надежных – бензиновые V8, но они, увы, и самые прожорливые (если не считать редчайший шестилитровый W12). К тому же на V8 привод ГРМ ременный, а это дополнительная головная боль. Если неизвестно, когда меняли ремень (положено через 180 тыс. км), замените немедля, иначе непременно получите «втык» поршней в клапаны, метко прозванный в народе «сталинградом».

И еще: следите за контактом силовой клеммы генератора, особенно если машина пожилая. Частенько из-за повышенного сопротивления, которое регулятор напряжения не в силах отследить, перезаряжается аккумулятор (выкипает электролит). Если нового провода нет, просто обожмите наконечник старого в тисках.

Все моторы не имеют гильз в привычном понимании этого слова. Вместо них – плазменное напыление, а при износе цилиндропоршневой группы заводская технология предусматривает замену блока. И хотя наши умельцы научились гильзовать эти двигатели, работа обходится в кругленькую сумму. Кроме того, угар масла после такого ремонта снижается незначительно.

Но в целом проблем с машиной немного. Тем не менее содержать «Туарег» обходится недешево. Ничего удивительного: любишь кататься с комфортом, умей и денежки платить. **ЗР**

Благодарим компанию «Руслан» на Ленинском проспекте (Москва) за содействие в подготовке материала.

На правах рекламы

На вопросы читателей отвечает начальник Департамента обеспечения безопасности дорожного движения МВД России – Главный государственный инспектор безопасности дорожного движения Российской Федерации генерал-полковник милиции Виктор Кирьянов.

1 При замене прав мне не указали общий стаж, хотя вожу машину с 1979 года. При заключении договора ОСАГО выяснилось, что теперь ко мне применяют повышающий коэффициент, как к начинающему водителю. Можно ли вписать в права стаж?

Михаил Белоусов, Подольск

Описанный вами случай – следствие ошибки сотрудников Госавтоинспекции, оформлявших водительское удостоверение. К сожалению, особенности технологии изготовления удостоверений не позволяют внести какие-либо исправления в документ после его ламинирования. Чтобы не переплачивать по страховке, вам следует заменить водительское удостоверение.

2 На ВАЗ-2112 подключил задние противотуманки параллельно стоп-сигналам. Смогу ли я пройти техосмотр с такой доработкой?

Сергей Миронов, Дзержинский

Пункт 19.7 Правил дорожного движения запрещает подключать задние противотуманные фонари к стоп-сигналам. Включать такие фонари нужно лишь при недостаточной видимости, то есть когда дорогу видно на расстоянии менее 300 метров – в условиях тумана, дождя, снегопада и т. п. Кроме того, изменение алгоритма работы внешних световых приборов противоречит требованиям раздела 3 Перечня неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств (утвержден постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090). Таким образом, ваш автомобиль, во-первых, не пройдет государственный технический осмотр, а во-вторых, управление им станет поводом для привлечения к административной ответственности в соответствии с частью 1 статьи 12.5 и статьей 12.20 КоАП РФ.

3 Еду с семьей в отпуск на машине в Европу (Польша, Германия, Австрия). Подскажите, действительны ли там российские права?

Алексей Соколов, Екатеринбург

Государства, подписавшие Конвенцию о дорожном движении 1968 года, включая указанные вами, обязуются признавать национальные и международные водительские удостоверения, соответствующие определенным требованиям. Российские водительские удостоверения, выдаваемые в настоящее время, соответствуют таким требованиям. Примите также во внимание, что международное водительское удостоверение признается только в том случае, если оно предъявляется одновременно с действующим национальным водительским удостоверением.

4 На «Ауди-80» поставил капот, передние крылья и крышку багажника, купленные на разборке. Проблема в том, что машина у меня синяя, капот и двери белые, а крышка багажника – серая. Инспектор ДПС сказал, чтобы я их покрасил или внес изменения в документы. Что мне делать?

Сергей Ботин, Воронеж

Поступите так, как рекомендовал инспектор. В регистрационных данных принадлежащего вам автомобиля указан цвет (по вашим словам, синий). Он же указан в свидетельстве о регистрации транспортного средства, которое вы предъявляли инспектору для проверки. Если цвет отдельных кузовных деталей иной, налицо несоответствие регистрационных данных действительности. Таким образом, вам необходимо или покрасить установленные детали в синий цвет, или внести изменения в регистрационные данные, для чего обратиться в ГИБДД по месту учета автомобиля. В этом случае в графу «Цвет» будет внесена запись «многоцветный» или «комбинированный».

5 Возил свадьбу друга на своей машине. Поверх номера установил табличку «Кто куда, а мы на свадьбу». На обратном пути меня остановил сотрудник ГИБДД за езду без номеров. Я снял табличку и показал ему свой номер, но он все равно составил протокол и изъял права. Лишат ли меня прав?

Никита Васильев, Новосибирск

Управление автомобилем с подобной табличкой – грубое нарушение требований, установленных Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации (утверждены постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090). Часть 2 статьи 12.2 КоАП РФ предусматривает, в частности, ответственность за «управление транспортным средством с государственными регистрационными знаками, оборудованными с применением материалов, препятствующих или затрудняющих их идентификацию». На вас может быть наложен административный штраф в размере 5000 рублей, либо

вы будете лишены права управления транспортными средствами на срок от 1 до 3 месяцев.

6 Заменил кузов и двигатель на своем старом ВАЗ-21053 1995 года выпуска. Новый кузов изготовлен в 2009 году, а двигатель – в 2010-м. Какой год выпуска автомобиля будет указан в документах при перерегистрации в ГИБДД?

Василий Степанов, Барнаул

Согласно Административному регламенту исполнения государственной функции по регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним (утвержден приказом МВД России от 24 ноября 2008 года № 1001), при замене кузова и двигателя легкового автомобиля год выпуска транспортного средства не изменяется.

7 Хочу переставить регистрационный знак со старой машины на новую. Знаю, что это разрешено. Как именно мне поступить?

Алексей, Республика Алтай

Да, такая возможность закреплена Правилами регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним в ГИБДД МВД РФ (утверждены приказом МВД России от 24 ноября 2008 года № 1001). Вам необходимо написать заявление на имя начальника соответствующего подразделения Госавтоинспекции о сохранении регистрационных знаков при снятии с учета принадлежащего вам автомобиля. Эти знаки выдадут вам при постановке на учет нового ТС. При этом примите во внимание, что срок хранения регистрационных знаков в Госавтоинспекции не превышает 30 суток, после чего они будут утилизированы.

8 Живу в Москве, купил у жителя Московской области машину с действующим талоном техосмотра. Можно ли с ним ездить дальше или придется проходить осмотр вновь? Если это необходимо, куда обращаться?

Евгений Николаев, Москва

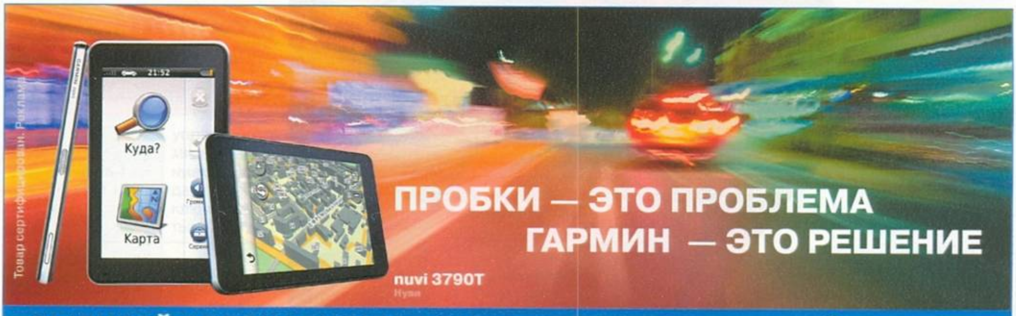
Талон о прохождении государственного технического осмотра придется заменить, так как после регистрации автомобиля за новым владельцем указанный в талоне регистрационный знак не будет соответствовать действительности. Для этого необходимо обратиться в Госавтоинспекцию по новому месту учета транспортного средства, где вам выдадут новый талон техосмотра без проверки технического состояния автомобиля. Это прямо предусмотрено Положением о проведении государственного технического осмотра (утверждено постановлением Правительства Российской Федерации от 31 июля 1998 года № 880).

9 В 6-м управлении 8 ГУ МВД по Московской области машину не снимают с учета из-за трещин на ветровом стекле, требуют его заменить. Правы ли сотрудники ГИБДД?

Виктор Рассохин, Сергиев Посад

Проверка технического состояния осуществляется в установленном порядке в ходе прохождения государственного технического осмотра. Нормативными правовыми актами, регламентирующими порядок осуществления регистрационных действий, в том числе снятия ТС с учета, контроль технического состояния не предусмотрен. Таким образом, отказ в снятии автомобиля с учета незаконен, вы вправе обжаловать его, обратившись к вышестоящему должностному лицу.

На правах рекламы



ВЫБИРАЙ АВТОНАВИГАТОР ГАРМИН, ПОКАЗЫВАЮЩИЙ ПРОБКИ!

Автонавигатор GARMIN NUVI 3790: инновации в навигации

- детальные карты 2006 городов, все регионы России
- покажет, как лучше объехать пробки в Москве, Санкт-Петербурге, Ростове-на-Дону, Екатеринбурге, Н. Новгороде, Красноярске, а также в Европе. Скоро начало вещания траффика в Уфе, Новосибирске, Владивостоке
- голосовое управление навигацией (распознавание голоса)
- ультратонкий корпус 8,9 мм и сенсорный экран
- навигация с учетом полосы движения
- 3D модели домов, развязок и знаковых сооружений
- проложит маршрут с учетом экономии топлива

GARMIN®
www.garmin.ru

Шпионы на встречке

В начале осени измененный КоАП вновь «порадовал» нас повышением штрафов. Новые тарифы оценил Сергей Смирнов.

Власть, похоже, искренне считает, что высокие штрафы и безопасность на дорогах – вещи взаимосвязанные. С одной стороны, с этим выводом можно согласиться: если водитель, совершивший нарушение, рискует недосчитаться изрядной суммы денег, то, вероятно, он откажется от безрассудного поступка. А если у нарушителя есть возможность договориться с доблестным «стражем порядка»? А если вместо уважения к закону в обществе остался лишь страх попасться на глаза не в меру принципиальному гаишнику? Получается, если его нет в этом месте (а у каждого столба инспектора не поставишь), то все позволено? В таком случае высокие штрафы ни на что не влияют, разве что на благосостояние некоторых сотрудников ДПС.

Но власть, похоже, эти опасения отметает изначально. Вот и вступили в этом сезоне в силу очередные, повышенные «расценки» за некоторые нарушения ПДД.

Начну с видеофиксации правонарушений. Как только на дорогах появились аппараты для фотографирования нарушителей, тут же прилавки магазинов заполонили «шпионские» штучки, маскирующие регистрационные знаки. К каким только хитростям не прибегали народные умельцы: «волшебные» спреи, сеточки, отражающие пленки. Но приборам все нипочем – они, как показал опыт (см. ЗР, 2010, № 7), все равно считывали номера хулиганов. Только вот обычным инспекторам порой номера машин «под прикрытием» было не разглядеть. А это уже непорядок! Как результат, в августе появилась поправка к статье 12.2 КоАП РФ. Если раньше за управление автомобилем с нечитаемыми знаками (в том числе из-за разного рода защитных приспособлений) полагалось предупреждение или 100-рублевый штраф, то теперь за такую «маскировку» придется заплатить 5000 рублей, а то и лишиться права управления на срок от месяца до трех!

Вырежи и сохрани!

ТАБЛИЦА НОВЫХ ШТРАФОВ

Статья КоАП РФ	Нарушение	Наказание	Когда вступило или вступит в силу
часть 1 статьи 12.2	управление транспортным средством с нечитаемыми, нестандартными или установленными с нарушением требований Государственного стандарта государственными регистрационными знаками, за исключением случаев, предусмотренных частью 2 статьи 12.2	предупреждение или штраф 500 рублей	06 августа 2010 года
часть 2 статьи 12.2	управление транспортным средством без государственных регистрационных знаков, а равно управление транспортным средством без установленных на предусмотренных для этого местах государственных регистрационных знаков либо управление транспортным средством с государственными регистрационными знаками, оборудованными с применением материалов, препятствующих или затрудняющих их идентификацию	штраф 5000 рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от одного до трех месяцев	06 августа 2010 года
часть 3.1 статьи 12.5	управление транспортным средством, на котором установлены стекла (в том числе покрытые прозрачными цветными пленками), светопропускание которых не соответствует требованиям Технического регламента о безопасности колесных транспортных средств	штраф 500 рублей	23 сентября 2010 года
часть 3 статьи 12.15	выезд в нарушение Правил дорожного движения на полосу, предназначенную для встречного движения, при объезде препятствия	штраф от 1000 до 1500 рублей	21 ноября 2010 года

Не оставили без внимания и «шпионов», скрывающихся за тонированными стеклами. Технический регламент, в котором прописаны требования к тонировке, вступил в силу 23 сентября. И штраф за непомерную любовь к затемнению в салоне увеличился со 100 до 500 рублей.

Уж сколько раз ужесточали наказание за нарушения, связанные с выездом на встречку, но и тут законодатели нашли новые поводы подкрутить гайки. С 21 ноября статья 12.15 КоАП РФ кардинально преобразилась. За выезд на трамвайные пути встречного направления будет грозить не штраф в 1500 рублей, как раньше, а лишение водительского удостоверения на срок от четырех до шести месяцев. Как за обычную встречку… Правда, у любителей гонять таким образом теперь появится возможность легально откупиться! Для этого нужно, чтобы нарушение было… зафиксировано фото- или видеокамерой или же прибором автоматической фиксации нарушения. То есть если вы выехали на встречную полосу, а на вашем пути оказался инспектор ДПС без фото- или видеокамеры, то это нарушение по закону закончится «переквалификацией» в пешеходы. А если оно попало в кадр, то можно отделаться штрафом в 5000 рублей.

Есть и другие хорошие новости. В случае выезда на встречку при объезде препятствия тариф по-прежнему щадящий – 1000–1500 рублей. За поворот налево и разворот с выездом на встречную наказание тоже осталось прежним: штраф в 1000–1500 рублей. Но нарушение перенесли в другую статью КоАП – 12.16. Что может последовать за этим вроде бы безобидным, техническим действием? Пока непонятно, но, поскольку все варианты пересечения сплошной линии разметки объединили теперь под одной крышей, есть опасение, что за любой подобный маневр суды будут повально наказывать лишением водительского удостоверения.

Последнее изменение – насчет движения навстречу потоку по дороге с односторонним движением. Раньше у водителя в этой ситуации не было никакого шанса остаться с правами. Теперь перевода в пешеходы можно избежать, стоит лишь надавить на жалость судьи и согласиться пополнить казну на 5000 рублей. И за то спасибо…

Чего еще ждать российским автомобилистам в ближайшее время, каких новаций в КоАПе? Увы, ничего хорошего. В Госдуме уже лежат проекты, предлагающие увеличение штрафов за неправильную парковку – с нынешних 300 до 5000 рублей. Пока они в ход не пошли, но нет сомнений, что однажды депутаты озаботятся и этой проблемой. Понятно, что наказывать нарушителей куда проще, чем заниматься строительством парковок, которых катастрофически не хватает в крупных городах.

ЗР

Вырежи и сохрани!

ТАБЛИЦА НОВЫХ ШТРАФОВ

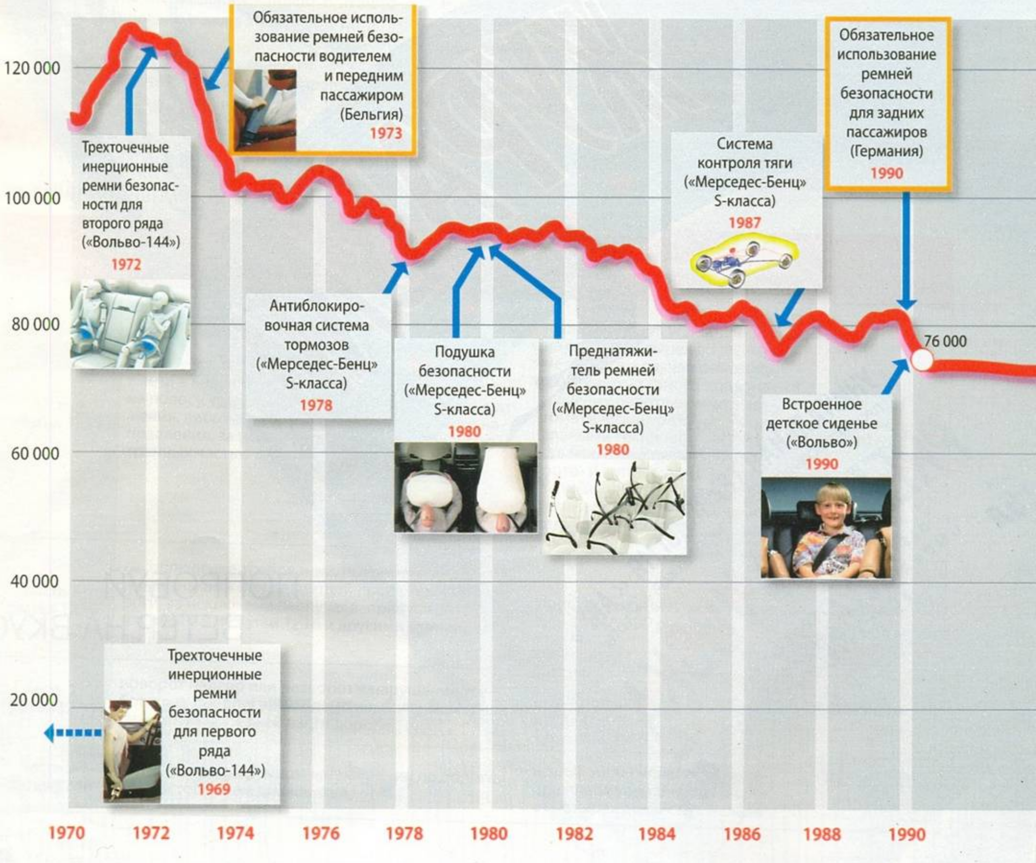
Статья КоАП РФ	Нарушение	Наказание	Когда вступило или вступит в силу
часть 4 статьи 12.15	выезд в нарушение Правил дорожного движения на полосу, предназначенную для встречного движения, либо на трамвайные пути встречного направления, за исключением случаев, предусмотренных частью 3 статьи 12.15	лишение права управления на срок от четырех до шести месяцев, а в случае фиксации административного правонарушения работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи – штраф 5000 рублей	21 ноября 2010 года
часть 1 статьи 12.16	несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги, за исключением случаев, предусмотренных частями 2 и 3 статьи 12.16 и другими статьями главы 12	предупреждение или штраф 300 рублей	21 ноября 2010 года
часть 2 статьи 12.16	поворот налево или разворот в нарушение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги	штраф от 1000 до 1500 рублей	21 ноября 2010 года
часть 3 статьи 12.16	движение во встречном направлении по дороге с односторонним движением	штраф 5000 рублей или лишение права управления на срок от четырех до шести месяцев	21 ноября 2010 года

Жизнеутверждающий прогресс

Начиная с 1869 года, когда случилась первая автомобильная авария со смертельным исходом – ирландка Мария Уард выпала из парового экипажа на повороте, и вплоть до 1930-х автопроизводители относились к безопасности «железных коней» с осторожным любопытством. До второй половины 1950-х выживаемость в авариях вообще ставилась под сомнение ввиду слишком высоких нагрузок на организм во время столкновений. Только в 1960-е годы, после скандальных разоблачений в прессе, когда выяснилось, что компании цинично не заботятся о жизни своих клиентов, предпочитая вкладывать деньги в иные технологии, началась системная разработка безопасного автомобиля. Появляются трехточечные ремни, несминаемый силовой каркас пассажирской клетки и энергопоглощающие зоны спереди и сзади, панели приборов из мягких материалов, двухконтурные тормозные системы. Однако этого оказалось недостаточно, и смертность на дорогах продолжала расти вслед за увеличением автомобильного парка. Перелом наметился к середине 1970-х, когда использование средств пассивной, а затем и активной безопасности на автомобилях стало регламентироваться законодательно. Первым делом было введено обязательное применение ремней безопасности согласно Венской конвенции о дорожном движении 1968 года.

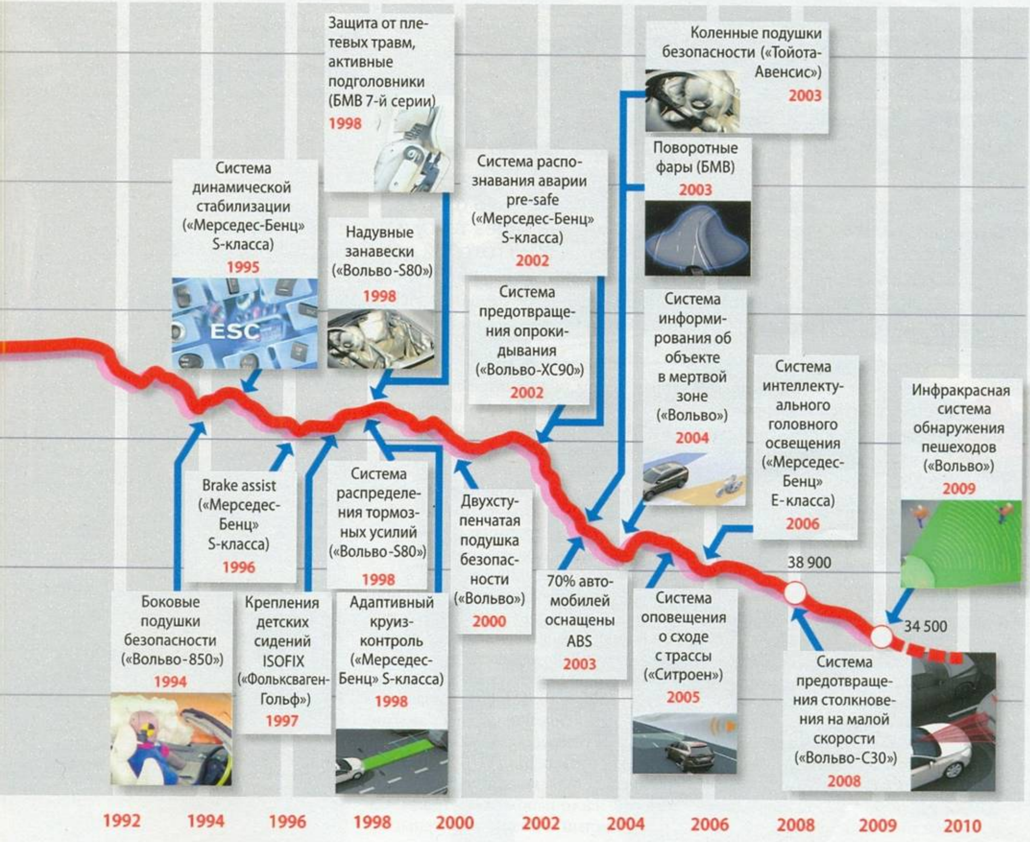
Наибольший вклад в борьбу с летальными исходами ДТП на протяжении последних 40 лет внесли «Вольво» и «Мерседес-Бенц». На их счету львиная доля изобретений, отражен-

РАЗВИТИЕ ТЕХНОЛОГИЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И СМЕРТНОСТЬ НА ДОРОГАХ ЕВРОПЫ В 1970–2010 гг.



Ежегодно автомобиль уносит более полутора миллиона жизней на Земле. Это больше, чем рак, гепатит и СПИД, вместе взятые. Но как и с недугами, со смертностью на дорогах научились бороться. О «лекарствах», применяемых в Западной Европе, рассказывает Сергей Баландюк.

ных на графике. Благодаря комплексным мерам, включая, разумеется, и административный контроль скорости движения, за 20 лет смертность при фронтальных столкновениях сократилась на 26%, а риск серьезных травм – на 85%. В трех крупнейших европейских странах – Франции, Германии и Италии – количество жертв автомобильных аварий в период с 1975-го по 2001-й ежегодно снижалось в среднем на 2,2%, а с 2002-го по 2008-й (когда стали массово внедрять подушки безопасности, ABS и прочее) – на 9%. Количество пострадавших на автодорогах с 1987 года уменьшилось на 59% (в среднем по 5% в год), а общее количество аварий сократилось вдвое. Например, повсеместное использование ремней безопасности (а ими уже в 2005 году пользовалось 98% водителей и пассажиров на трассах и 95% – в городах) спасло 70% водителей, 14% передних пассажиров и 16% сидящих сзади. В Европе общими силами количество смертей в ДТП за последние 50 лет удалось сократить в 30 раз, в 2009 году оно достигло минимального значения. Во многом это результат выхода на новый технический уровень оснащения автотранспорта. С начала 2000 года все продаваемые в Европе автомобили комплектуются антиблокировочной системой тормозов, а также минимум двумя фронтальными подушками безопасности. К 2012–2014 годам обязательной станет и система курсовой устойчивости (ESP). Благодаря таким мерам европейцы рассчитывают еще сократить смертность на дорогах и к концу 2011 года снизить ее до 27 тысяч погибших. **ЗР**



Скованные одной трассой

Это свершилось: трасса Чита – Хабаровск официально открыта! Асфальтовый коридор протянулся на две с лишним тысячи километров через тайгу и впервые соединил Дальний Восток с остальной Россией. И первым по готовой дороге прошел автопробег, который организовал журнал «За рулем» при содействии Министерства транспорта России и Росавтодора. Впечатлениями от поездки делится Игорь Моржаретто. Фото Константина Якубова.

А почему бы и нет? Мы имеем полное право и сейчас пройти впереди, ведь семь лет назад мы были первыми, кто на серийных городских автомобилях проехал по этой трассе. Тогда она только что открылась для движения – еще в грунтовом варианте, с использованием сети местных дорог...

СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ДОЛГОСТРОЙ

Но сначала немного истории. Постановление ЦК КПСС и Совмина СССР о строительстве трассы Чита – Хабаровск вышло еще в 1966 году. Реально стройка началась спустя 12 лет: сюда пришли части Минобороны, чтобы прорубать сквозь тайгу коридор между Сибирью и Дальним Востоком. Однако вскоре стройбаты перебросили на дороги Афганистана – видимо, те были важнее. К трассе, которая имела исключительное стратегическое значение, вернулись только спустя 10 лет, и к концу прошлого века военные и гражданские дорожники построили меньше тысячи километров асфальтового шоссе. Из-за нехватки денег работы то и дело останавливались. Строители в очередной раз вернулись на трассу в начале 2000-х, и к лету 2003-го года в тайге прорубили просеку, по которой проложили грунтовую дорогу. Частично. Я участвовал в том пробеге «За рулем», который прошел всю трассу от Читы до Хабаровска семь лет назад (ЗР, 2003, № 9, 10, 11). Самое главное – на ней практически не было мостов, хотя трассу пересекали около трех сотен рек и ручьев. Шли вброд, объезжали препятствия по местным дорогам, которые часто напоминали тропы. Самый тяжелый участок, от Чернышев-

ПРОГРЕСС
ТЕМА НОМЕРА
За рулем
С742УЕ 199 RUS
ŠkodaAuto Team

В ходе строительства здесь опробовали новые технологии. Металлические гофротрубы экономят время, материалы и деньги при возведении мостов и прокладке путепроводов. Срок службы не меньше 100 лет. Теперь такие применяются в России повсеместно.

Во время коротких остановок надо успеть передать на сайт www.zr.ru информацию о том, что мы увидели на трассе.

ска до Могочи (это примерно 300 км), преодолевали 22 часа! Но ведь прошли – и доехали до Хабаровска и Владивостока.

Потом зарулевцы ехали по этой дороге вновь и вновь – в 2004-м, 2005-м… Что нас с ней связало? Не знаю, словами это не объяснить. Зачаровали масштабы строительства, красота этой земли? Конечно. Но все мы чувствовали себя причастными к строительству «Амура». В 2006-м проехали только часть трассы, до Сковородино, а затем свернули на север, на дорогу «Лена» (ЗР, 2006, № 9, 10, 11). Но впечатления получили! Надо сказать, к тому времени на трассе построили мосты, хотя в некоторых местах ручьи по-прежнему пришлось форсировать вброд. Зато сущим наказанием оказалась только что отсыпанная грунтовая дорога. Колонна машин растягивалась на несколько километров, потому что ничего не было видно из-за густой пыли. Острые как бритва камни резали резину. Опытные перевозчики везли с собой по три запаски, иначе не доехать – на полутора тысячах километров самых тяжелых участков дороги работало всего два-три пункта

Трасса «Амур» построена – дорожная техника пока застыла в ожидании. Но уже в будущем году ее перебросят на другие важнейшие объекты региона – дороги «Лена», «Колыма», «Уссури».

Шиномонтаж нам не понадобился ни разу. Разве что проверяли давление в шинах и пару раз подкачали колеса.

шиномонтажа… И еще везли с собой по канистре топлива, ведь в некоторых местах АЗС отстояли одна от другой на 300 км. И провиант – поесть на трассе негде. А ночевать мы просились на базу к дорожникам, потому что на пути не было ни одной гостиницы. Это было всего четыре года назад!

И вот в сентябре нынешнего года из Читы, столицы Забайкальского края, стартовал новый автопробег «За рулем» – на этот раз приуроченный к окончанию строительства трассы «Амур»…

АВТОБАН В МОРЕ ТАЙГИ

Мы отправились в дорогу ветреным утром в конце сентября с центральной площади Читы. Кстати, в числе участников пробега были не только журналисты «За рулем» и центральных российских СМИ, но и министр транспорта России Игорь Левитин, глава Росавтодора Анатолий Чабунин, а также Главный государственный автоинспектор РФ Виктор Кирьянов. В качестве транспортных средств были выбраны восемь серийных автомобилей российского производства – вседорожники «СанЙонг-Рекстон» и «Кайрон», кроссоверы «Опель-Антара», «Шевроле-Каптива» и «Шкода-Йети», пикап «СанЙонг-Актион Спортс», седан «Лада-Приора» и микроавтобус «ФИАТ-Дукато» (о том, как они вели себя в пути, мы расскажем в следующем номере ЗР).

Начало автодороги от Читы обозначено памятным столбом «Нулевой километр». На первом участке пути двухполосная дорога далеко не идеальная, неровная и заезженная; на многих отрезках изрядно разбита и пестрит заплатками. Словом, впечатление от трассы, о которой столько говорили, не очень… Впрочем, можно держать среднюю скорость 80–90 км/ч. Причем никто не скрывает, что это старый участок дороги, построенный 20 лет назад; в следующем году его ждет реконструкция. Чудеса начинаются через 100 км – настоящий автобан! Новый асфальт, две-три полосы движения (на подъеме – еще одна, обгонная), разметка, металлические барьеры, катафоты, кое-где даже освещение – фантастика, да и только! И вдобавок справа и слева волшебный по красоте пейзаж: горы, поросшие лесом; деревья, одетые в яркую осеннюю

На правах рекламы

Для надежного запуска дизельного двигателя при низких температурах используйте свечи накаливания BERU! Свечи BERU обеспечат оптимальную работу двигателя, уменьшат его износ и позволят снизить расход топлива. BERU – известный поставщик свечей накаливания на конвейеры большинства автопроизводителей в мире: Alfa Romeo, Audi, BMW, Citroen, Dacia, Daimler, John Deere (USA), Deutz, Fiat, Ford, Hyundai, Isuzu, Kia, Kubota, Lancia, Mahindra (Индия), Nissan (через Renault), Opel, Peugeot, Renault, Saab, Seat, Škoda, Toyota, Volkswagen, Volvo.

BERU

www.beru.com

Встроенное совершенство

У памятной стелы в Амурской области, посвященной строительству трассы, теперь принято фотографироваться – традицию блюдут все проезжающие. Мы тоже не стали ее нарушать. До Хабаровска еще почти 500 км.

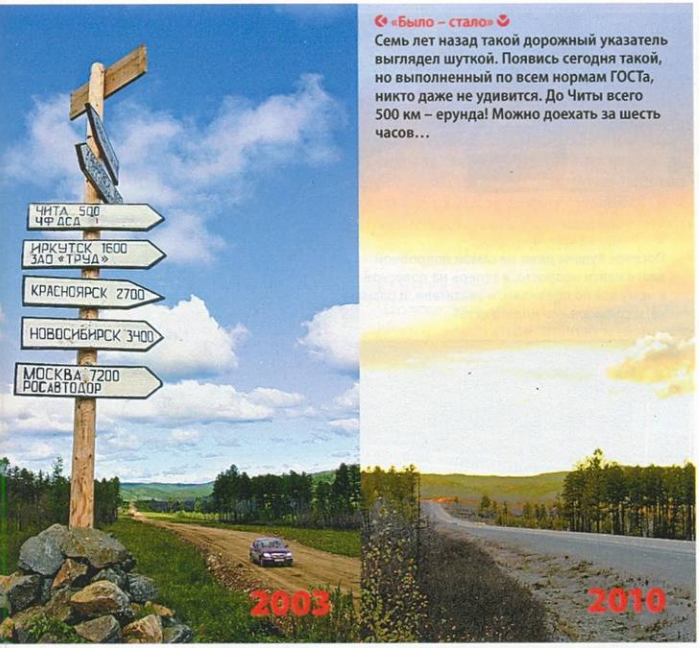
листву; реки, озера, ущелья, ажурные мосты… И ни души вокруг на десятки, сотни километров. Зато несколько раз трассу перебегали косули, лисы. На такой дороге скорость колонны вырастает до 110 км/ч. Все ждешь, что вот-вот вернутся ухабы и выбоины. Но нет ведь – впереди по-прежнему отличная даже по европейским меркам дорога! Постепенно привыкаешь к скоростной трассе и уже не удивляешься внезапно возникшим посреди тайги многоуровневым развязкам (есть и такие!) или площадкам для отдыха с лавочками, столиками и даже туалетами.

А вокруг – девственная чистота и красота! Время от времени (примерно через 50–100 км) вдоль трассы обнаруживаются небольшие поселения. Увы, чаще это серые, некрашеные домики – они, даже если построены на века, красотой не радуют. В центральной, новой части дороги АЗС стоят нечасто. И встречные, и попутные машины крайне редки – по моим подсчетам, полсотни в час, не больше.

СЛУЧАЙНЫЕ СВЯЗИ

Наши наблюдения подтверждают дорожники: по их данным, здесь про-

Здесь новая автодорога пересекает Транссибирскую магистраль. Это старый участок трассы «Амур» в Еврейской автономной области, поэтому еще сохранился обычный переезд. Скоро здесь построят нормальную развязку, как на новых участках.



«Было – стало»
Семь лет назад такой дорожный указатель выглядел шуткой. Появись сегодня такой, но выполненный по всем нормам ГОСТа, никто даже не удивится. До Читы всего 500 км – ерунда! Можно доехать за шесть часов…

ходит сегодня порядка тысячи машин в сутки. Не много! В основном это большие фуры, везущие грузы в разные концы Сибири и Дальнего Востока. Нередко встречаются праворульные иномарки без номеров, которые гонят на «большую землю». Четыре года назад они составляли львиную часть потока, а сейчас их буквально единицы.

Зато порадовал автовоз, который тащил японские кроссоверы с «европейским» рулем – с запада на восток. Значит, лед тронулся!

Дорога уже есть, но вот инфраструктура на протяжении всей трассы еще не развита. Расстояние между заправками порядка 100 км, а на некоторых участках и того больше. Мало где можно перекусить, а про ночлег я даже не говорю… Мы по-прежнему останавливались на ночь в основном на базах дорожников (за что им большое спасибо!); даже в местных «крупных» городах, таких как Могоча, гостиниц или просто мотелей практически нет. Отсутствует на большинстве участков трассы и какая бы то ни было связь: «Билайн» «умер» в самом начале, МТС работал от случая

На правах рекламы

к случаю и очень неустойчиво, «Мегафон» – чуть лучше. Страшно представить, сколько придется ждать помощи, если сломается машина или – не приведи господь! – произойдет ДТП… Вся надежда на шоферское братство: не бросят, чем смогут пособят или хотя бы сообщат о проблеме. Правда, не очень понятно – куда и кому? Подстанций скорой помощи вдоль нового шоссе еще нет (исключение – редкие города, между ними по 300 км), как, впрочем, и постов ГАИ. От поста в Чите до следующего, у поворота на Благовещенск, – 1600 км. Мечта российского автомобилиста! Правда, это никого не радует; даже дальнобойщики признаются, что какие-то очаги цивилизации в виде тех же будок ДПС на трассе не помешали бы. Должен же хоть кто-то оказать помощь в чрезвычайной ситуации!

– Я не думаю, что надо строить стационарные посты, – не согласился с дальнобойщиками главный гаишник страны генерал Виктор Кирьянов. Он сам разговорился с ними на одной из площадок отдыха. – Это все-таки вчерашний день. Как только наладят надежную связь вдоль всей трассы

«Было – стало»
Поселок Кудеча даже на самой подробной карте найти непросто, а теперь на повороте к нему всё по правилам: и указатели, и разметка, и специальная полоса есть!

На правах рекламы

Оптовые поставки ЗАО ТД «Товары от «За рулем»: ул. Бакунинская, 72; т.: (499) 261-0603; т./ф.: (499) 267-1660; opt@zr.ru
Фирменные магазины «За рулем»: ул. Долгоруковская, 36, (495) 984-5158; • ул. Бакунинская, 72, (499) 261-0108 • ул. Краснопрудная, 30-34, (499) 264-9294 • МО, г. Железнодорожный, ул. Жилгородок, 9Б, (495) 522-6194 • г. Воронеж, ул. Хользунова, д. 112, (4732) 67-3490 • ИП Санникова Светлана Владимировна, г. Пермь, ул Боровая 24, (342) 222-7204
Официальные дилеры ЗАО «Торговый Дом «Товары от «За рулем»: смотри на сайте www.td.zr.ru

Вот так, кажется, можно ехать и ехать…

(планируется, что произойдет это уже в будущем году. – *И. М.*) мы, видимо, разместим наши мобильные подразделения на базе дорожных организаций. Нам обещали с этим помочь. Каждое будет отвечать за участок шоссе длиной, скажем, 300 км. После получения сигнала экипаж, патрулирующий дорогу, максимально быстро сможет оказаться на месте аварии. Надеюсь, в течение часа. Для столь малонаселенных мест это огромное достижение.

ВЫИГРАЛИ ВСЕ

Что уже дала трасса? Возможность быстро и комфортно преодолеть непреодолимое прежде расстояние.

– Я раньше на полноприводном «Урале» проезжал от райцентра до соседнего поселка Сбега за четыре часа минимум, хотя расстояние-то было всего 160 км, – вспоминает глава Могочинского района Николай Кабак. – А теперь по шоссе – 100 км, и я их могу пролететь на легковушке за час всего! Представляете, как много для меня это значит, ведь наш район растянулся с запада на восток на 350 км!

И еще один немаловажный для района и его главы положительный эффект дороги: на ее строительстве занято около полутора тысяч жителей. Учитывая, что в районе прописано всего 25 тысяч человек, это очень много. Даже когда стройка уйдет в другие регионы, большая часть этих людей останется работать здесь: содержание трассы требует приложения рук.

Дальнобойщик из Омска Олег тоже доволен: «Сейчас на своем грузовике ИВЕКО даже с грузом легко прохожу за день по этой дороге порядка 800 км. Правда, места тут пустынные – страшновато, поэтому все еще вожу с собой двустволку. Пока не пригодилась, но хочется, чтобы появилось больше охраняемых мест для отдыха водителей».

А вот байкеру Евгению все нипочем: «Я эту трассу уже много раз проезжал туда-сюда. Раньше можно было ехать только на мотоцикле эндуро: экстрим был еще тот! А теперь у меня чоппер «Хонда», и я его на некоторых участках трассы разгоняю до 200 км/ч!».

Владелец придорожного кафе фермер Алексей Зятьков, с одной стороны, радуется, что теперь у него рядом с домом проходит отличная дорога:

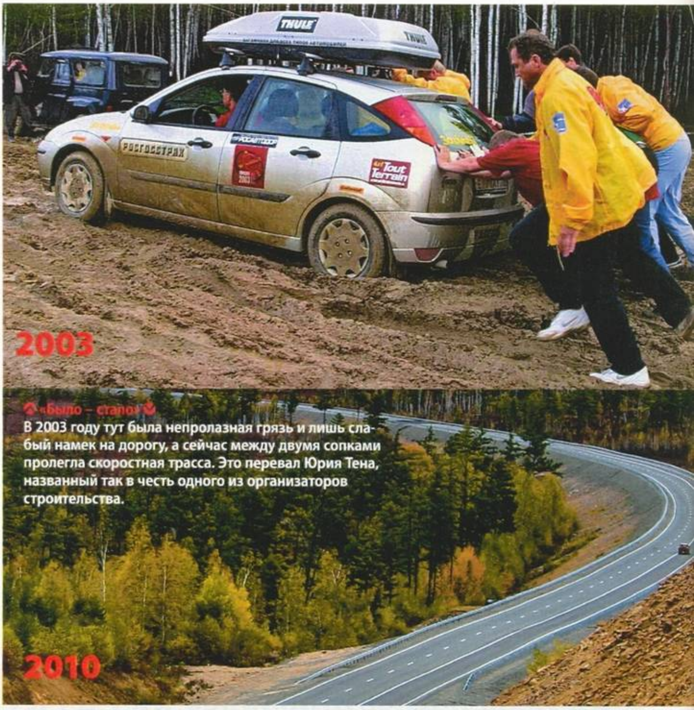
На правах рекламы

в перспективе больше будет посетителей и покупателей. С другой – раньше, когда здесь проходила грунтовка, он жил за счет доходов от шиномонтажа: «У меня восемь шиномонтажников работало! А сейчас только два. И продажи легковой резины упали… Зато грузовой – наоборот, возросли! Все-таки хорошо, что новая дорогая есть».

БИЗНЕС ПО-РУССКИ

Когда мы выезжали из Читы, губернатор Забайкальского края Равиль Гениатулин привел такой «говорящий» пример: в начале прошлого века за 10 лет, прошедших с открытия Транссибирской железной дороги, население здешних мест выросло втрое. Я этот факт во время долгой дороги вспоминал, но помнил и другой – ведь одновременно с появлением дороги тогда проводились знаменитые реформы Столыпина. Действительно, 100 лет назад каждый желающий переехать жить в эти места получал бесплатно землю, его вместе с семьей и всем скарбом опять же бесплатно сюда доставляли, давали подъемные, беспроцентный кредит… Сейчас история вроде бы повторяется, но на новом уровне. Дорога появилась, а есть ли возможность заняться выгодным придорожным бизнесом? Увы, как выяснилось, это очень непросто. Хотя бы потому, что большая часть пустынных, казалось бы, земель вокруг находится в ведении Рослесхоза и обычному предпринимателю одной жизни не хватит, чтобы получить разрешение на строительство. Потребуется санкция… правительства РФ! Можно, правда, обосновать-ся на муниципальной земле – тут согласований меньше. Еще одна проблема – отсутствие вдоль трассы электричества. Даже если получил разрешение и построил кафе (сервис, гостиницу), придется ставить еще свою маленькую электростанцию…

Правда, некоторые из этих проблем могут быть решены уже в буду-



«Было – стало»
В 2003 году тут была непролазная грязь и лишь слабый намек на дорогу, а сейчас между двумя сопками пролегла скоростная трасса. Это перевал Юрия Тена, названный так в честь одного из организаторов строительства.

Игорь ЛЕВИТИН,
министр транспорта РФ:
– Эта дорога построена с большим запасом – у нее огромный потенциал для развития. Есть известное выражение: Америка строилась вдоль дорог. А у нас чаще получается наоборот: сначала строим город или район, а потом вспоминаем, что забыли подвести к нему дороги. Здесь, на трассе «Амур», как раз тот случай, когда проложили современную дорогу и сказали: приходите и развивайтесь!

Этот пункт шиномонтажа раньше работал круглосуточно, ведь по старой грунтовке выезжать без двух-трех запасок было рискованно. С появлением асфальтовой трассы работы у шиномонтажников поубавилось.

По мосту через Амур мы въезжаем в Хабаровск. Трасса «Амур» здесь заканчивается, и наше путешествие тоже. Как быстро пролетели две с лишним тысячи километров!

Анатолий ЧАБУНИН, руководитель Федерального дорожного агентства:

– Здесь уже появляются зачатки придорожного сервиса. Еще кустарные, но они есть. Сейчас мы едем и отмечаем все точки сервиса, места, где народ уже самостоятельно и без всякой подсказки начинает организовывать для себя рабочие места, зарабатывает на жизнь и помогает обустроить быт для всех участников движения. Эти точки роста замечаем и станем тем или иным образом поддерживать. Возможно, рядом с крупными сетевыми АЗС, которые уже приходят на трассу, начнем создавать площадки для малого бизнеса. А там можно будет быстро развернуть свое предприятие дорожного сервиса. Такие планы у нас есть.

щем году. В августе по недостроенной еще трассе проехал премьер-министр В. Путин. Итогом поездки стал целый ряд поручений министерствам и ведомствам. Например, Минсвязи уже следующей осенью должно обеспечить устойчивую связь на всем протяжении трассы. Значит, вдоль дороги поставят ретрансляторы, подтянут и электричество, а если так – можно будет на базе этих «очагов цивилизации» обустраивать дорогу и дальше. МВД получило указание обеспечить безопасность тех, кто поедет по дороге, Минздрав – наладить систему оказания первой помощи… Словом, трассу станут обживать.

А у нас появилось такое предложение. Встречаются у новой дороги и первые частники – те, кто начал работать, не дожидаясь, когда министерства в далекой Москве выполнят все распоряжения и оформят документы. Ремонтируют колеса и машины, продают товары первой необходимости,

Митинг, посвященный завершению строительства в Хабаровске, открыл главный редактор ЗР Антон Чуйкин. На сцене руководители государства, регионов, транспортной отрасли; на площади тысячи горожан. Это действительно праздник для всех.

По новой трассе «Амур» можно ехать быстро и комфортно (даже ГАИ считает, что скорость надо установить, как на автостраде: 110 км/ч). Рекомендуем этот маршрут всем любителям автопутешествий (для вас впервые – карта дороги). С точки зрения глобальной шоссе даст мощный импульс экономическому развитию и Сибири, и Дальнего Востока.

На базе дорожников техника готова к новому броску. Теперь – на север, на трассы «Лена» и «Колыма».

Могоча – один из крупных населенных пунктов на трассе: 15 тысяч жителей! АЗС тут есть, мы видели несколько кафе и даже библиотеку, а вот гостиницы для путешественников не предусмотрено. Так ведь будет!

То и дело дорогу нам перебегали косули, лисы… Ведь еще недавно здесь было их нераздельное царство! Кстати, по всей трассе сделаны специальные «экопроводы» на путях миграции мелких животных.

Мы стартовали от знака «Нулевой километр», установленного на окраине Читы. Впереди – новая дорога!

Эта фантастическая развязка, видимо, единственная в России выполнена по всем требованиям ГОСТа, ведь ее не надо было вписывать в какие-то рамки. Дорога на север – это трасса «Лена» (она ведет к Якутску), на юг – к границе с Китаем.

На базе дорожников ООО «Труд» есть даже свой маленький зверинец. Никто его специально не организовывал: детеныши животных сами прибились к людям.

Трасса построена, но планировочные работы продолжаются. Работающую технику можно увидеть в самых диких, пустынных местах!

предлагают домашние обеды и просто шашлыки… Почему бы государству не поддержать их? Например, по типу «дачной амнистии» объявить для них «бизнес-амнистию». Если ты открыл свое заведение не в зоне отчуждения дороги и оно не создает проблем для безопасности движения – работай дальше, корми людей, чини машины, развивайся… А бумаги – поможем оформить по простой схеме.

Представляете, как было бы здорово!

…На трассе Чита – Хабаровск множество мостов: она пересекает реки и ручьи. Последних так много, что на синих информационных указателях они именуются просто: «Ручей». Дорожники в этих местах стали давать безымянным ручьям имена своих любимых женщин. Так появилась речка Жанна, потом целых две Ольги, за ними потянулись другие… А что, красиво! Мне кажется, если даже у ручья здесь появилось собственное, человеческое имя – значит, появится и жизнь! И все благодаря трассе, которая связала теперь всю Россию. **ЗР**

Благодарим наших партнеров по организации пробега: компанию «Глобалтранс» (доставка автомобилей по железной дороге) и страховую компанию «Ростра».

Тут мы встретили первый автовоз, который тащил нормальные, леворульные автомобили. Причем японские – и с Дальнего Востока, на Запад! Официальные дилеры открывают свои центры в крупных городах региона.

Вдоль трассы найдется место и для частных заправок. Чтобы заманить клиентов, они придумывают нетривиальную рекламу. Здорово!

Кто говорит, что японские автомобили вечные? Кладбища брошенных машин с приближением к Хабаровску встречаются все чаще. Увы, программа утилизации на «японок» не распространяется.

Дорожники уже приступили к реконструкции старых участков трассы, построенных 15–20 лет назад. Теперь есть эталон, на который надо равняться.

Сетевые АЗС потихоньку наступают… Особенно активна НК «Альянс», которая облюбовала восточную часть трассы.

Первый пост ДПС после Читы. Между прочим, он недавно был назван лучшим в России!

Центральная площадь Хабаровска. Памятный знак в часть завершения строительства трассы «Амур» открыт. Есть дорога от Москвы до Владивостока!

В труде и в бою

Среди обилия громких легковых премьер Московского международного автосалона едва не потерялись экспонаты параллельных выставок – менее нарядные, но отнюдь не менее полезные. Грузовики и автобусы исследовал Константин Закурдаев.

В ЦАРСТВЕ МАЛЫХ ФОРМ

Пикапы в России становятся все популярнее. Не секрет, что для многих они – более дешевая альтернатива внедорожникам. Альтернатива порой действительно неплохая, но часто вовсе не дешевая.

Необычная новинка – иранский «Шока-Пикап» (Shooka Pickup) обещает быть совсем другим. Кабина одинарная, да и внешность из прошлого века. Зато двигатель битопливный – работает как на бензине, так и на сжатом газе, баллон с которым спрятан под металлической лавкой в передней части платформы. Простота конструкции, огромный дорожный просвет – у нас машина нашла бы немало поклонников, будь ее интерьер и внешность менее архаичными, ну хотя бы на уровне современных китайских моделей.

СВОИМИ СИЛАМИ

«Группа ГАЗ» активно расширяет ряд модификаций самого ходового товара – малотоннажников «Соболь» и «Газель». Представили сразу шесть (!) вариантов: «Охотник», «Семейный», «Молодежный», «Аэропорт-люкс», «Мобильный офис» и «Мобильный шиномонтаж». Причем пять из них оснащены 2,8-литровым дизелем «Камминс-ISF» мощностью 120 л.с., который начали ставить под капоты нижегородских автомобилей еще летом. Новинка семейства «ФИАТ-Дукато», производимого в Татарстане, – грузопассажирская версия «Комби» с частично остекленным кузовом, двумя рядами сидений и грузовым отсеком за перегородкой. Ну а для тех, кто собирается ездить на «Дукато» не только по асфальту, запустили в серию модель с колесной формулой 4×4 и увеличенным дорожным просветом. Система полного привода в трех вариантах: только подключение заднего моста; трансмиссия, дополненная задним блокируемым межколесным дифференциалом, а также с понижающим рядом передач.

Иранский «Шока-Пикап» работает и на бензине, и на газе.

Полноприводный «Соболь» в так называемой молодежной версии.

«ФИАТ-Дукато» с полным приводом и увеличенным дорожным просветом

Модернизированный BAW 3346 с обновленной кабиной.

Китайская BAW модернизировала рассчитанные на перевозку 1,3 и 4 т грузовики, которые собирают в Ульяновске. Главное новшество – обновленная кабина, улучшенная по комфорту и эстетически.

МАСТЕРА УЗКОГО ПРОФИЛЯ

Самая, пожалуй, узкоспециализированная новинка – обычный, на первый взгляд, «Урал», доработанный специалистами корпорации «Защита». Приглядевшись, замечаешь, что в боковых окнах нет привычных форточек, за кабиной размещена установка принудительной вентиляции, топливный бак закован в стальной короб, а с тыльной стороны кузова – массивная дверь.

Автомобиль этот бронирован по пятому-шестому классу, причем по всему периметру: под тентом также спрятана бронекапсула, за стандартной облицовкой радиатора – бронежалюзи. По сути, это почти бронетранспортер!

Стиль милитари оказался близок не только «Уралу». ГАЗ тоже одел полноприводный «Соболь» в камуфляж. Интересно, это знак того, насколько важен нашим заводам госзаказ? Или намек на готовность воевать за всех потребителей? ЗР

Это не военный автомобиль, а «Соболь» в варианте «Охотник».

Нижегородская компания «Луидор» оборудовала «Фольксваген-Крафтер» для инвалидов-колясочников.

Корпорации «Защита» превратила «Урал» в бронетранспортер.

В народном стиле

Новый корпоративный стиль «Фольксвагена» наконец примерил и «каблучок» «Кэдди». Максим Сачков нашел в нем и другие отличия от предшественника. Фото автора и «Фольксваген».

ДАЙТЕ В РУКИ МНЕ ФУРГОН

Пожалуйста, «Кастен» («фургон» по-немецки) с новым 105-сильным двигателем 1,2 TSI (есть версия мощностью 86 л.с. при том же объеме) и механической коробкой. В салоне кондиционер и навигация, здорово облегчающая жизнь при доставке грузов в разные точки города. Кстати, среди новинок аудио- и навигационная система RNS 315 с пятидюймовым сенсорным экраном, CD-проигрывателем и слотом для SD-флешки, с которой можно считывать MP3-файлы. При этом у машины простенькие, но довольно удобные сиденья, пластиковые однотонные обивки дверей, черные практичные бамперы. В общем, необходимая «сбруя» современной рабочей лошадки.

Отворяю сдвижную дверь, чтобы закинуть вещи… Ух ты, тут уже есть поклажа. Для полноты ощущений фургон загрузили 325-килограммовым балластом. Вероятно, поэтому мой «Кэдди» проглатывает неровности по-легковому мягко. Впрочем, за рулем ни на минуту не забываю, что еду на маленьком грузовичке, хоть и с комфортом обычной легковушки. Автомобиль с ленцой реагирует на команды рулем, но исполняет их прилежно. Прозрачная обратная связь на руле позволяет точно следовать траектории, а если машина сползает с намеченного курса, на путь истинный ее наставляет система стабилизации, которая теперь в базовой комплектации у всех «кэдди». Единственное, пожалуй, что напрягает, – картинка в зеркале заднего вида, поделенная окошками в перегородке на неравные части. Лучше ориентироваться по удобным наружным зеркалам, иначе наживешь косоглазие.

БЕНЗИН ПРОТИВ ДИЗЕЛЯ

Я уже знаком с бензиновым двигателем 1,2 TSI по «Фольксвагену-Поло». От общения с ним у меня остались приятные впечатления. Но для гораздо более крупного «Кэдди» этот 105-сильный агрегат оказался далеко не лучшим. На груженом фургоне дает себя знать один из главных его недостатков – нехватка тяги на низких оборотах. С равным по силам атмосферным 1,6-литровым агрегатом предшественника, пускай менее экономичным и экологичным, обращаться было проще. А тут, чтобы лавировать в городском потоке или штурмовать горки, приходится держать обороты больше двух с половиной тысяч. Напоминает гонки на грузовиках.

Куда увереннее едешь на дизеле. Двигателей с воспламенением от сжатия для «Кэдди» предлага-

ют четыре, причем три из них новые. С объема 1,6 л снимают 55 кВт/75 л.с. или 75 кВт/102 л.с., а 2-литровые агрегаты выдают 81 кВт/110 л.с. или 103 кВт/140 л.с. Мне удалось опробовать 102-сильный TDI – он показался живее и резвее бензинового 1,2 TSI. Причем для городских и пригородных перевозок, на мой взгляд, большего и не надо. В паре с этим мотором можно заказать семиступенчатую роботизированную коробку DSG, с которой перевозки и вовсе превратятся из работы в хобби. Она и топливо сэкономит, и секунды на разгоне у механики отыграет, и комфорта добавит. До модернизации на «Кэдди» тоже ставили робот, но только шестиступенчатый. Теперь его оставили лишь для топового дизеля, как единственный способный переварить крутящий момент 350 Н·м.

Полноприводную трансмиссию 4Motion (редкая опция для легких грузовичков), знакомую по легковым моделям с поперечным расположением, устанавливают только с 110-сильным дизелем. При пробуксовке перед-

Указатели температуры двигателя и уровня топлива перебрались из центра на циферблаты спидометра и тахометра, освободив место электронному дисплею. Последний стал информативнее, укрупнившись и сменив красную подсветку на белую.

Интерьер преобразился несильно. Формы остались прежними, но появились новый щиток приборов и трехспицевый руль, современнее стала центральная консоль.

На правах рекламы

них колес муфта «Халдекс» четвертого поколения передаст на заднюю ось до 100% крутящего момента.

ДЛЯ ГРУЗА, ДЛЯ СЕМЬИ

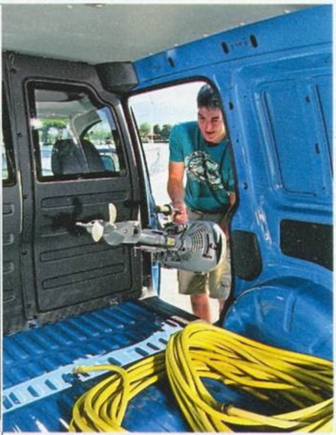
Как и в предыдущем поколении, в модельной гамме присутствует грузопассажирская версия Kombi. По отделке и оборудованию она напоминает фургон, только снабжена боковыми окнами и вторым (а в длиннобазном варианте Maxi даже третьим) рядом сидений. Чисто легковые версии с более презентабельными экстерьером и интерьером предлагают в трех комплектациях. Бывшую базовую Life сменила Startline с минимальным набором всего необходимого вроде двух подушек, креплений ISOFIX, центральным замком с дистанционным управлением, регулируемой в двух плоскостях рулевой колонкой. Удобно, что даже для самой простой легковой версии доступны все варианты двигателей.

Если раздражают неокрашенные дверные ручки и зеркала, мрачный интерьер – закажите комплектацию Trendline. Топовую Comfortline легко отличить по бамперам в цвет кузова, релингам на крыше (опция для Trendline) и хромированным накладкам вокруг противотуманных фар и на решетке радиатора. В распоряжении ее водителя полный электропакет, вплоть до самозатемняющегося зеркала, датчиков дождя и света, а также дорогая аудиосистема и кожаные вставки на руле, рычагах коробки передач и стояночного тормоза.

А вот что сразу замечаешь, пересев с фургона на легковой «Кэдди», так это более комфортную подвеску. И от посторонних звуков, пытающихся прорваться в салон, пассажирский автомобиль защищен лучше. Естественно, ведь он предназначен не для работы, а для семейных поездок. Тут и обивка приятнее, и отделений под мелкую поклажу больше. Например, предусмотрены сетки над окнами, тайнички под полом, ящички под передними сиденьями.

Что можно сказать в заключение? «Фольксваген» в очередной раз не стал изобретать новый автомобиль, а модернизировал прежнюю добротную конструкцию, чтобы сохранить конкурентоспособную цену (обещают, что новые «кэдди» будут сравнимы по стоимости с предшественниками). Получилось недурно – свежая внешность, новые экономичные двигатели, больше удобств и комфорта. Все, что нужно – и для работы, и для отдыха. ЗР

На центральной консоли новая панель управления климатической системой. В комплектациях Trendline и Comfortline вещевой ящик запирается на ключ. А если установлен климат-контроль, еще и охлаждается.



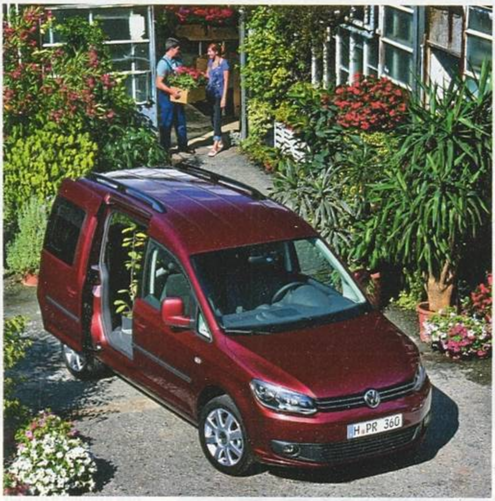
Пол в фургоне защищен от царапин и повреждений прочным и эластичным покрытием из пластика. Груз помогут зафиксировать шесть такелажных петель (в длиннобазной версии Maxi их восемь).

В «Кэдди» можно насчитать 24 отделения и сетки для мелких вещей. Под ногами пассажира на втором ряду спрятано прицепное устройство.

Серийно для длиннобазных версий (начиная с «Кэдди Maxi Startline») и как опцию для прочих пассажирских модификаций предлагают третий ряд сидений с двумя полноценными местами и неразрезной складывающейся спинкой.

В отличие от предшественника, не только второй, но и третий ряд сидений можно сложить или вовсе снять. Крепление-то отщелкнуть легко, а вот вытащить кресла под силу только физически подготовленному человеку.

Длина и объем грузового отсека за спинками передних сидений составляют 1781 мм и 3030 л для «Кэдди» со стандартной базой, а для модели Maxi – 2250 мм и 3880 л соответственно.



На правах рекламы

В базовом варианте «Кэдди» оборудуют правой сдвижной и задней подъемной дверями. На заказ сдвижную створку установят и на левом боку, а на корме – две несимметричные распашные двери или открывающееся окно для погрузки мелочовки.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Volkswagen Caddy Kasten 1,2 TSI	Volkswagen Caddy Comfortline 1,6 TDI	Volkswagen Caddy Comfortline Maxi 2,0 TDI
Общие данные			
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4406/1794/1836		4876/1794/1836 (1862*)
база	2681		3006
Снаряженная масса, кг**	1420–1586	1556–1705	1672–1817
Полная масса, кг	2233	2280	2380
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,6	13,0	10,9
Макс. скорость, км/ч	169	168	186
Топливо/запас топлива, л	А95/60	ДТ/60	
Расход топлива, л/100 км: городской цикл	8	6,5	08.02.10
загородный цикл	5,9	5,2	5,3
смешанный цикл	6,7	5,7	6,4
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация/число клапанов	Р4/16		
Рабочий объем, см³	1197	1598	1984
Мощность, кВт/л.с.	77/105 при 5000 об/мин	75/102 при 4400 об/мин	103/140 при 4200 об/мин
Крутящий момент, Н·м	175 при 1550–4100 об/мин	250 при 1500–2500 об/мин	320 при 1500–2500 об/мин
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная		
Коробка передач	М5	А7	А6
Ходовая часть			
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/зависимая рессорная		
Рулевое управление	реечное с электроусилителем		
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые		
Размер шин	195/65R15		205/55R16

*Высота полноприводной модификации. **С водителем.

Работящее насекомое

В колонии небольших грузовичков, эдаких городских муравьев, пополнение – фургон «Богдан-2310». Пристальное внимание ему уделил Денис Арутюнян. Фото Константина Якубова.

На крыльце небольшого продуктового магазина стоит солидный мужчина – явно владелец торговой точки. Его задумчивый взгляд сфокусирован на мне. Точнее, на фургоне «Богдан», за рулем которого я сижу. Даже издалека нетрудно разглядеть в глазах вопросы: что за машина, какова грузоподъемность, сколько стоит?

Конструкция фургончика простая: украинские инженеры взяли обычную «десятку» (там ее собирают и продают под именем «Богдан-2110») и отрезали ей заднюю часть кузова. Потом к кабине приварили раму и накрыли ее высоким стеклопластиковым колпаком. Даже задняя подвеска осталась без видимых изменений – та же балка и пружины.

Для доступа в грузовой отсек в «Богдане» служит пара распашных дверей. Специальные откидные скобы позволяют зафиксировать их под углом 90 или 180 градусов. Но фиксаторы, от-

Изрядную часть полезного объема кузова съедают колесные арки, скрывающие легковую подвеску на пружинах.

«Богдан-2310»

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Размеры, мм:	
длина	4265
ширина	1676
высота	1870
база	2494
Полезный объем фургона, м³	2,5
Снаряженная масса, кг	1050
Полная масса, кг	1600
Дорожный просвет, мм	160
Максимальная скорость, км/ч	165
Топливо	А95
Запас топлива, л	40
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	5,7
городской цикл	8,0

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,6 л, 80 л.с. при 5200 об/мин, 120 Н·м при 2700 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная; М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – типа «Мак-Ферсон»/упругая балка; рулевое управление – реечное; тормоза – дисковые вентилируемые/барабанные; шины – 175/70R13.

На правах рекламы

С такого ракурса автомобиль не отличается от «десятки». Вазовские агрегаты также достались фургону без каких-либо изменений.

Запаску из-за спинки пассажирского кресла можно убрать в наплыв над кабиной, освободив пространство для личных вещей.

крывая створку, нужно удерживать другой рукой, иначе, резко распахнув двери, можно поцарапать борта или повредить фонари.

Кузов довольно вместителен – 2,5 м³ полезного объема плюс еще полторы сотни литров в приливе над крышей кабины. Но, поскольку подвеску оставили без изменений, грузоподъемность фургона такая же, как у легковушки, – 550 кг.

Кто ездил на «десятке», и в «Богдане» почувствует себя как дома. Знакомые сиденье, передняя панель и руль (почему-то с логотипом *MOTOR SPORT* на ступице). Но есть и некоторые специфические особенности. Непривычно поначалу отсутствие салонного зеркала. На креслах появились дополнительные рычажки для откидывания спинок. С их помощью получаем доступ к нише для личных вещей и запаске (знакомое решение, точно такое было на «каблуке» ИЖ-2715). Хорошо бы еще приделать где-нибудь крючок для одежды. Но об этом владельцу придется позаботиться самостоятельно.

На ходу «Богдан» – та же «десятка»: характерное жужжание 1,6-литрового мотора, тормоза с норовом, руль без усилителя.

Сегодня российский «муравейник» городских грузовичков все больше наполняется особями не только отечественных, но и иностранных видов. Каково придется среди них «Богдану»? Думаю, у него неплохое будущее: он, конечно, не слишком современен, но для работы это не главное. Вдобавок такая покупка очень выгодна, ведь за фургон просят всего 294 тысячи рублей. Кстати, обещают машину и с газобаллонным оборудованием. Но цену такой версии пока не указывают. ЗР

Модель	Mercedes-Benz Axor	
	седельный тягач (4×2)	шасси (4×2)
Общие данные		
Длина, мм	5815	6255–11 005
Колесная база, мм	3600	3900–6300
Снаряженная масса, кг	5535–6595	4800–5400
Грузоподъемность/ нагрузка на седло, кг	11 400–12 450	12 600–13 600
Полная масса автопоезда, кг	36 000–40 000	–
Двигатель		
Конфигурация	P6	
Объем, л	6,4/7,2/12,0	
Мощность, кВт/л.с.	175–315/238–428	
Крутящий момент, Н·м	810–2100	
Трансмиссия		
Коробка передач	M6/9/16	

Рожденный строить

Вслед за модернизированным флагманом «Мерседес-Бенц Актрос» на рынок выходит обновленный «Аксор». Изменения в его конструкции и комплектации суммировал Константин Закурдаев.

В модельной линейке компании «Даймлер трак» модель «Аксор» стоит на ступеньку ниже флагманской: рама и иные элементы ходовой части почти одинаковы, но есть и сильные отличия. В частности, у «Аксора» менее просторная кабина, заимствованная у развозного «Атего», и не столь мощные двигатели. Гамма включает только рядные «шестерки» мощностью до 428 л.с.

По сравнению с «Актросом», конструкция проще и дешевле. Неудивительно – автомобили этого семейства (двухосные версии полной массой до 18 т, трехосные – до 26, четырехосные – до 32 т) предназначены в основном для работы в строительстве и коммунальной сфере, подвоза товаров в крупные торговые сети. Магистральные перевозки на «Аксоре» – исключение. Хотя на наших дорогах дальнобойные грузовики этой модели не редкость.

«Аксор» получил измененный дизайн, в частности облицовку радиатора в стиле «Актроса», обновленный салон и более богатую базовую комплектацию. В кабине теперь мультифункциональный руль, материал обивки сидений улучшился, высота их спинок увеличена. На панели приборов более информативный дисплей, а у циферблатов хромированная окантовка. Бортовой компьютер после поворота ключа зажигания проводит диагностику всех важнейших узлов и систем. В базовой комплектации для европейского рынка – автоматизированная коробка передач PowerShift. Можно заказать и привычную механику.

В общем, изменения небольшие. Но они сделали популярный грузовик удобнее и комфортнее для водителя. Теперь «Аксор» дотянет до коренного обновления, которого, судя по всему, ждать уже недолго. ЗР

Главное новшество в экстерьере «Аксора» – облицовка радиатора в стиле «Актроса».

Обтекаемый гвоздь

Гвоздем автосалона коммерческих автомобилей в Ганновере (обзор читайте в следующем номере ЗР) стал магистральный тягач MAN Concept S, футуристический облик которого продиктован не столько модой, сколько результатами долгих и дорогостоящих исследований аэродинамики. В данном случае форма ощутимо повлияла на содержание: машина расходует на 25% (!) меньше топлива, чем обычные 40-тонные автопоезда, выполненные в стиле «кубизма». Получившийся коэффициент аэродинамического сопротивления уже соперничает с таковым у иных легковушек. Вот только умножать его придется на бóльшую площадь лобового сечения, но тут уж никуда не денешься. Впрочем, это пока концепт, а для сегодняшних дальнобойщиков фирма приготовила более приземленный тягач TGX EfficientLine. При отсутствии дорогих технических решений он экономит до 3 л топлива на каждые 100 км пробега.

«Мерседес» разменял миллион

Речь идет о грузовиках, а юбилейным среди них стал «Спринтер», собранный на заводе в Людвигсфельде. Интересна история этого предприятия: в 1936 году здесь делали авиационные моторы, за что цеха и попали под бомбежки. После войны город оказался в ГДР, и в 1965-м тут наладили сборку грузовиков IFA W50, коих успели выпустить аж 600 000 штук. И лишь после объединения Германии завод вернули концерну «Даймлер», который наладил тут производство легких грузовиков «Ванео», «Варио» и «Спринтер».

Лучшие будущего года

В рамках автосалона в Ганновере экспертное жюри в составе 24 автожурналистов из 23 стран подвело итоги ежегодных конкурсов на звания Truck Of The Year 2011 и International Van Of The Year 2011. Грузовиком будущего года назван 12-тонный Mercedes-Benz Atego 1222 L EEV BlueTec Hybrid, набравший 127 баллов. Он экономичнее дизельного на 10–15%, на столько же уменьшены выбросы CO_2 в атмосферу. Приводит тягач в движение 4,8-литровый дизель мощностью 218 л.с. с крутящим моментом 810 Н·м вместе (или по отдельности) с электромотором в 60 л.с., который, однако, добавляет 420 Н·м.

На балл больше собрал вэн года FIAT Doblo Cargo, берущий на борт до тонны груза. Определяющим для жюри стала гибкость его платформы, которая допускает наибольшее количество вариантов колесных баз, надстроек и двигателей среди конкурентов. Прямо с завода можно получить даже фургон-рефрижератор с внутренним объемом 6 кубометров, охлаждаемым до –20 °С, а мотору на традиционном топливе предпочесть работающий на сжатом газе или даже «от розетки».

Безымянная активность

На Австралийском международном автосалоне прошла мировая премьера нового поколения пикапа «Мазда ВТ-50». На момент подготовки номера мы располагали лишь его эскизами, однако и на них видно, что новинка утратила черты утилитарности в пользу нового имиджа, который разработчики назвали active lifestyle vehicle – автомобиль для ведущих активный образ жизни. В кузове такого пикапа мешки с картошкой смотреться уже не будут, в отличие, скажем, от гидроцикла. У дизайнеров хватило креативного запала, а вот фантазия тех, кто придумывает названия, подкачала: цифровой индекс не слишком подходит стильному авто.

От универсала до самосвала

Семейство «логанов», в котором, кроме седана, уже есть универсал, вседорожник и пикап, пополнилось... самосвалом и рефрижератором. У первого комбинированный сталеалюминиевый кузов вмещает 550 кг груза и опрокидывается электрогидравлическим приводом. У второго скоропортящиеся продукты охлаждает и сохраняет встроенная холодильная установка, способная работать автономно.

Он же автопогрузчик

В новом грузовичке CARGOLOADER RCP 35 от базового «Форда-Транзит» остался разве что передок с кабиной, мотором и ведущими колесами. Все, что сзади, придумано и изготовлено фирмой Ruthmann. Благодаря оригинальной, «ломающейся» с помощью гидроцилиндров раме, контейнер с грузом можно взять прямо с земли и поднять параллельно ей на высоту до 1,6 м. Такое решение, кстати, уже прошло проверку на пятитонных грузовиках, а теперь доступно и для категории B: при полезной нагрузке в 1 т новинка укладывается в допустимые 3,5 т полной массы. При этом размер грузовой платформы вполне достаточный для развозного фургончика – 3,9×1,6 м. Поскольку контейнер сменный, одно и то же шасси может с утра развозить продукты питания, а вечером – железяки.

Большая проверка

Можно по-разному относиться к ралли-рейдам, но «Шелковый путь» – событие для России знаковое. Хотя бы потому, считает Сергей Зиновьев, что на старт выходят заводские команды. Фото «Ред Булл», «Фольксваген», УАЗ.

СПОР ФАВОРИТОВ

«Шелковый путь» хоть и проходил в рамках «Серии Дакар», но до уровня самого «Дакара» ему, конечно, еще далеко. Поэтому и звезд было не так много. Зато заводских команд на старт вышло аж четыре! Две – «Фольксвагена» и КамАЗа – в статусе явных фаворитов, в их экипажах целая плеяда легендарных пилотов.

Как и год назад, серьезной конкуренции у «туарегов» и КамАЗов не было, их победы в соответствующих зачетах не подвергались сомнению. Так что основная интрига заключалась в противостоянии партнеров по команде. Карлос Сайнс захватил лидерство отнюдь не сразу. Поначалу первым шел южноафриканец Жиниель де Вильерс, затем он уступил позицию испанцу. После четвертого этапа снова вышел вперед, но на пятом потерпел аварию в астраханских степях и сошел.

Еще занимательнее шла борьба в зачете грузовиков: лидировали и Владимир Чагин, и Фирдаус Кабиров, а победа досталась молодому Эдуарду Николаеву! И дело вовсе не в какой-то командной тактике – опытнейшие спортсмены прокололись на ошибке в навигации по пути из Астрахани в Элисту.

СПОРТ И ПОЛИТИКА

Маршрут гонки – ничего общего с прошлогодним. Старт в Петербурге на Дворцовой площади (вместо Казани), финиш – в Сочи (вместо Ашхабада). Спрашивается, какая вообще связь с историческим Шелковым путем? Ну, примерно такая же, как у «Дакара» с Африкой – два года подряд легендарный марафон успешно проводили в Южной Америке.

В данном случае маршрут «Шелкового пути» определенно намекал на Олимпиаду-2014, и визит Владимира Путина на финиш гонки, конечно, не был случаен.

Спортивная часть тоже претерпела изменения, но самые длинные, решающие скоростные участки, как и раньше, прошли по настоящему бездорожью – под Астраханью и в Калмыкии его хоть отбавляй. Дистанция в сумме вышла чуть короче, чем в 2009-м. И в целом трасса получилась немного проще, хотя, пожалуй, по характеру она более разнообразная: практически все виды грунтовых и гравийных дорог (местами увлажненных дождями), степи, пустыни, горы.

С этого ракурса нелегко понять, где именно проходит гонка. Африка, Америка, Россия? Истину выдает лишь наклейка со стартовым номером.

КамАЗы вновь продемонстрировали хорошие ходовые качества и высочайшую надежность.

ИНТЕРЕСНЫЕ ДЕТАЛИ

Большинство участников отнеслись к гонке как к генеральной проверке сил перед январским «Дакаром». Об этом говорили пилоты и «Фольксвагена», и КамАЗа, равно как и многие их соперники. Несколько иные задачи решал новичок – команда Минского автомобильного завода, выставившая один экипаж на МАЗ-5309. Пилот Петр Орсик хорошо знаком нам (и европейцам тоже) по участию

На правах рекламы

Карлос Сайнс по-прежнему в отличной форме. На его счету уже два выигранных «Шелковых пути».

Дебют уазовского «Пикапа» в ралли-рейде оказался на зависть успешным. Жаль, что у завода нет планов участия в большом «Дакаре». Или есть?

Дороги средней полосы России, по которым прошла половина гонки, отнюдь не шелками выстланы…

Двадцатисемилетний Эдуард Николаев, сын многократного чемпиона страны по кроссу, долго занимался картингом, а в команде КамАЗа начинал как механик.

в трак-триале, но большого раллийного опыта у него нет. Команда претендовала лишь на доезд до финиша и благополучно прибыла в Сочи. Машина только начала долгий путь адаптации к ралли-рейдам. Ее главная слабость на сегодняшний день – избыточная масса. Спортивный МАЗ на 2,5 т тяжелее, чем доведенный почти до совершенства КамАЗ-4326. Конечная цель программы – участие в «Дакаре-2112».

UAZ Sport Division (официальное имя заводской команды из Ульяновска) подготовила к гонке новую модель – «Пикап». Биньямин Джепаев в ралли-рейдах давно, не раз был чемпионом страны и обкатал за долгую карьеру чуть не весь модельный ряд своего завода. Однако его итоговый результат – пятое место – почти сенсация.

Мало кто ожидал, что именно Джепаев на отечественной машине со 190-сильным мотором ЗМЗ-409 станет на финише лучшим россиянином в зачете «Автомобили». Ведь собрались все завсегдатаи «Дакара» (за исключением Леонида Новицкого) и большинство лидеров российского чемпионата. Техника – проверенные мировым бездорожьем «Паджеро», L200, «Ниссан-Пикап» и «пасфайндеры» с «ленд-крузерами», в том числе несколько заряженных по полной программе прототипов.

До четвертого этапа отлично выглядел Борис Гадасин на прототипе G Force – шел четвертым, опережая Марка Миллера и немца Матиаса Кале. Затем последовали авария и сход. Четвертую позицию надолго оккупировал Александр Мироненко, но пал жертвой досадной поломки: за 16 км до финиша гонки вышел из строя мотор. ЗР

РАЛЛИ-РЕЙД «ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ», итоги

Автомобили	
1. К. Сайнс (Испания, «Фольксваген-Рейс Туарег 3»)	19:42.02
2. Н. аль-Аттия (Катар, «Фольксваген-Рейс Туарег 2»)	8.27
3. М. Миллер (США, «Фольксваген-Рейс Туарег 2»)	40.22
4. М. Кале (Германия, багги SMG)	6:50.09
5. Б. Джепаев (Россия, «УАЗ-Пикап»)	7:12.26
6. Ф. Шавиньи (Франция, «Ниссан-Пасфайндер»)	7:12.48
7. А. Мироненко (Россия, «Ниссан-Пасфайндер»)	7:28.46
8. Б. Ванагас (Литва, OSC 03)	9:01.13
9. А. Беркут (Россия, «Мицубиси-Паджеро Evo»)	9:14.53
10. Р. Хейманн (Израиль, «Мицубиси-Паджеро»)	9:31.12
Грузовики	
1. Э. Николаев (Россия, КамАЗ-4326)	22:56.41
2. В. Чагин (Россия, КамАЗ-4326)	22.08
3. Ф. Кабиров (Россия, КамАЗ-4326)	28.01
4. К. Лопрайс (Чехия, «Татра 815-2»)	1:25.37
5. Ф. Эктер (Германия, MAN TGS)	1:33.13
6. А. Каргинов (Россия, КамАЗ-4326)	2:23.58

Статистика знает все?

Чемпионом мира в «Туринге» всегда становился тот, кто приезжал в Макао лидером серии, подсчитал Максим Вольнов. Но, может быть, в этом году будет иначе?

Прав был Иван Мюллер! В середине лета лидер чемпионата на вопрос, кто для него самый опасный соперник, не задумываясь, ответил: «Энди Приоль». Хотя британец в тот момент занимал лишь пятую позицию по сумме очков и вроде бы французу особо не угрожал. Куда ближе и опаснее был для Мюллера действующий чемпион Габриэле Тарквини. Итальянца Мюллер в том же ответе упомянул вторым…

Осенью картина боевых действий в «туринговом» чемпионате мира осталась в целом прежней. Главные претенденты на титул – те трое пилотов, что раньше уже корону получали. Но акценты немного сместились.

Прежде всего, к концу сезона определенно сильнее поехали пилоты на БМВ – по крайней мере те, что представляют заводскую команду. Пик их формы пришелся на этап в немецком Ошерслебене: Аугусто Фарфуш дважды был вторым на финише, а Приоль выиграл одну гонку. Приоль сразу поднялся на вторую позицию по сумме очков, благо Тарквини выступил неудачно. А команда БМВ опередила СЕАТ в зачете марок!

Однако на следующем этапе, в Валенсии, СЕАТ взял реванш: победы на счету Тарквини и Тиаго Монтейру. Энди Приоль в тройку призеров ни разу не попал. Удивительно, но все шесть подиумов трехкратного чемпиона в этом сезоне – победы. На счету же лидера, Мюллера, всего три победы, зато вторым на финише он был шесть раз и еще дважды – третьим. Стабильность – залог успеха!

Интрига в чемпионате, вне всякого сомнения, сохранится до заключительного этапа в Макао. И это для WTCC уже традиция: все последние годы судьба титулов решалась именно там. Прогнозы при нынешнем примерном техническом ра-

Андрей Романов проводит второй полный сезон в WTCC. Наивысший результат в зачете «частников» – четвертое место в Монце, а по сумме очков он девятый.

Действующий чемпион Габриэле Тарквини достойно отстаивает титул: девять подиумов, пять побед в заездах. А ведь гоняется без заводской поддержки.

венстве весьма уклончивые. Габриэле Тарквини, в частности, заявил, что отстоять титул (то есть отыграть у Мюллера на двух этапах 30 очков отставания) – задача вполне реалистичная: «Для каждой машины, участвующей в чемпионате, есть трассы удобные и не очень удобные. Ошерслебен явно был трассой БМВ – они там просто летели, начиная с квалификаций. Валенсия больше подходила нашим турбодизельным «леонам». «Круз» – автомобиль очень сбалансированный, ему, по-моему, комфортно везде, но и у него есть слабые места – например, он не самый быстрый на прямых участках. Японская трасса «Окаяма» вряд ли даст преимущество какой-то одной команде, а вот в Макао перевес должен быть у пилотов СЕАТа. По крайней мере, я на это надеюсь».

Складно говорит действующий чемпион. Но, кажется, чуть недооценивает статистику. Несмотря на распространенный миф о лотерейном характере гонок в Макао, все пять лет, что проводится чемпионат мира, титул неизменно брал тот, кто приезжал на эту трассу лидером чемпионата. **ЗР**

Энди Приоль (справа): «А все-таки я тебя сделаю, дружище!». Иван Мюллер: «Ну, попробуй, попробуй».

С лидерами чемпионата в «туринге» не церемонятся. Вот так Мюллеру мешали набирать важные очки в Ошерслебене.

Шоу для терпеливых

По мировым понятиям Гран-при – это нечто грандиозное или как минимум выдающееся. Москвичи, прибывшие в Лужники, увидели совсем другое.

Впихивать гоночный уик-энд в один день – занятие неблагодарное. Но в данном случае вынужденное. Город, хотя и большой, крайне скуп на просторные площадки, и все они уже кем-то заняты. Любая массовая акция требует согласования в десятках инстанций (сто раз подумаешь, прежде чем что-то устраивать в Москве да и в любом другом крупном городе). Гран-при Москвы, проведенный усилиями организаторов серии RTCC, разрешили только на один день.

Зрелище при этом не обладало (наверное, и не могло обладать при сегодняшнем состоянии RTCC) особой притягательностью. Всего два десятка машин, разбитых на четыре (!) зачетные группы. Поскольку Гран-при не входил в список этапов чемпионата России, явились далеко не все действующие пилоты. И потому интрига

Если Михаил Ухов выходит на старт, в его победе мало кто сомневается.

Оренбуржец Александр Фролов прочно вошел в когорту победителей гонок.

Гонщики едут довольно плотно только первую пару кругов. Затем лидеры быстро уходят в отрыв.

Попытки проводить гонки в столице не прекращаются. Очередную наблюдал Максим Вольнов, а фотографировал Виталий Блинушов.

была весьма упрощенная, а победители – предсказуемые. То есть те, кто часто бывает в первых рядах и на других гонках RTCC: Михаил Ухов, досрочно завоевавший титул в «Туринге», Владимир Черевань («Супер-Продакшн»), Михаил Барабин, опередивший двух соперников по классу «Туринг-Лайт», и Александр Фролов – лидер чемпионата в классе «Национальный». Однако даже такая гонка в Лужниках лучше, чем вообще ничего! И упорство организаторов RTCC достойно похвалы. Но ради чего это все? Ведь гоночных перспектив у лужниковской площадки никаких. Того и гляди, власти все запретят, как запретили Воробьевы горы и Ходынку… **ЗР**

Эта машина довольно долго лидировала в одном из заездов, чем косвенно продемонстрировала уровень конкуренции.

Встреча с бетонными плитами редко кого оставляет на ходу.

НЕТ, ЭТО НЕ ФУТБОЛЬНЫЙ МАТЧ…

На правах рекламы

Лечение геморроя

БЕЗ ГОРМОНОВ

Способствует устранению боли и воспаления

Оказывает заживляющее и подсушивающее действие

Удобен в применении, выпускается в двух формах

Проктозан®

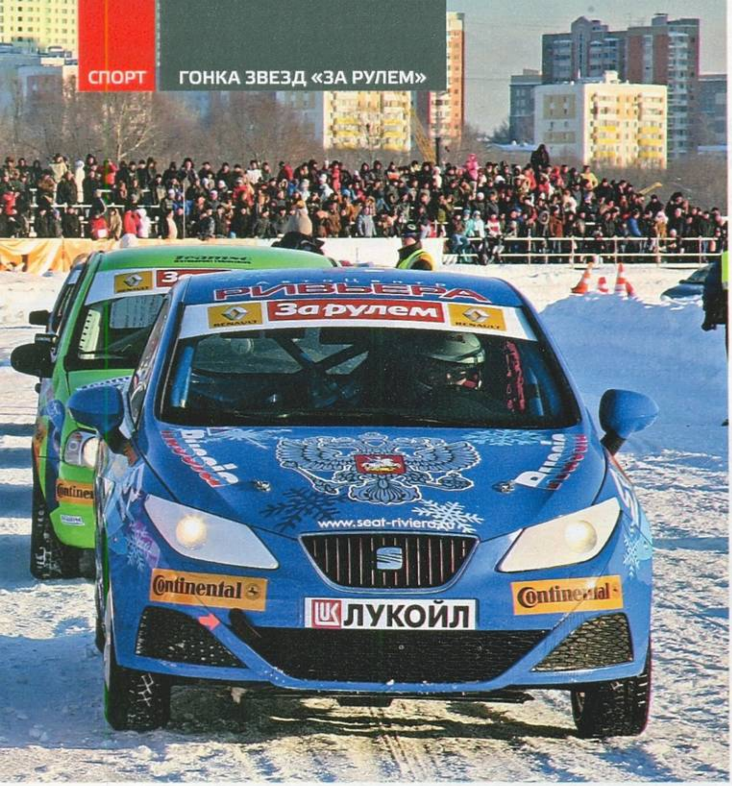
Верните себе комфорт

STADA

НИЖФАРМ

www.stada.ru

ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ. ОЗНАКОМЬТЕСЬ С ИНСТРУКЦИЕЙ



Желаем видеть!

И разумеется, желаем удачи пилотам, получившим приглашение на фирменную зарулевскую ледовую гонку.

Традиционное зимнее состязание сильнейших гонщиков страны, проводимое с 1978 года, делает следующий логичный шаг. Представляем первую группу пилотов, которые 23 февраля 2011 года выйдут на старт отборочных заездов. Самые быстрые и удачливые пробьются в финал и разыграют главный приз «Гонки звезд «За рулем» – хрустальную шину.

Сейчас ею по праву владеет предыдущий победитель – Тимур Садрединов. Рядом с ним на фотографиях – его соперники по напряженнейшему финалу-2010, а также легендарные пилоты, которые в разные годы становились победителями «Гонки звезд». У всех есть опыт быстрой езды по льду, порой просто колоссальный – на счету семерых (!) гонщиков титул чемпиона страны, завоеванный в зимних трековых гонках. Новичок только один – Иван Самарин, который давно заслужил право участвовать в нашей гонке.

Схема проведения состязаний прежняя. Два отборочных заезда предшествуют финалу, где шестерка лучших пересядет на одинаковые автомобили, предоставленные нашим партнером – фирмой «Рено». И наконец, свежеиспеченный победитель «Гонки звезд» проведет очную встречу с пилотом команды «Рено F1». С кем именно? Ответ на этот вопрос мы получим после рождественских каникул. ЗР

Факт публикации фотографий пилотов является официальным вызовом на соревнования. Проект регламента «Гонки звезд «За рулем» можно найти на web-сайте **race.zr.ru**

Ирек Миннахметов (Казань) – многократный чемпион России по кроссу и ралли-кроссу.

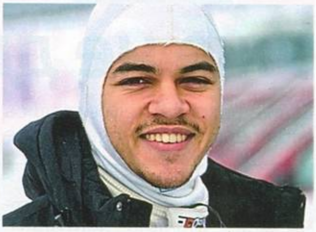
Тимур Садрединов (Москва) – призер чемпионатов России по кольцевым и трековым гонкам, победитель «Гонки звезд «За рулем» (2007, 2010).

Олег Петриков (Москва) – победитель и призер этапов чемпионата России по кольцевым гонкам.

Михаил Ухов (Москва) – многократный чемпион СССР по картингу, многократный чемпион России по кольцевым гонкам.

Иван Самарин (Москва) – многократный чемпион России по картингу и кольцевым гонкам

Дмитрий Брагин (Тольятти) – чемпион России по ралли и ралли-кроссу, призер чемпионата России по трековым гонкам.



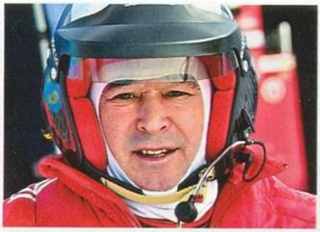
Сергей Афанасьев (Москва) – чемпион России по картингу и кольцевым гонкам, призер чемпионата ФИА Формулы-2.

Кирилл Ладыгин (Екатеринбург/Тольятти) – многократный чемпион России по картингу и кольцевым гонкам, победитель «Гонки звезд «За рулем» (2009).

Алексей Дудукало (Москва) – многократный чемпион России по кольцевым и трековым гонкам, победитель «Гонки звезд «За рулем» (2006).

Сергей Успенский (Москва) – многократный чемпион России по ралли и трековым гонкам, победитель «Гонки звезд «За рулем» (1991, 1993).

Борис Котелло (Тольятти) – многократный чемпион России по кроссу и ралли-кроссу.



Салават Фатхутдинов (Казань) – многократный чемпион России по кроссу.

Александр Сотников (Курск) – чемпион России по кольцевым и трековым гонкам.

Фирдаус Кабиров (Набережные Челны) – многократный победитель и призер ралли-рейда «Дакар», победитель и призер чемпионата России по трековым гонкам.

Владимир Черевань (Орел) – многократный призер чемпионатов России по кольцевым гонкам, кроссу, ралли-кроссу, чемпион России по трековым гонкам.

Виктор Козанков (Москва) – многократный чемпион СССР и России по кольцевым и трековым гонкам, победитель «Гонки звезд «За рулем» (1986).

atas
ТРУД
АВТО@mail.ru
СПОРТ ЭКСПРЕСС www.sport-express.ru
АВТОРАДИО
F1NEWS.RU
АСПАС ПРОМОУТЕР
ФАС МОСКВА
Федерация автомобильного спорта города Москвы

Уже не двигатель прогресса

Если в автоспорте и остались высокие технологии, то они очень тщательно замаскированы либо перешли на нелегальное положение, считает Иван Викторов.

До конца восьмидесятых годов автоспорт действительно был локомотивом прогресса и тянул за собой серийные автомобили. Но попытки сэкономить и сделать гонки более зрелищными сыграли злодейскую роль. Технические требования ужесточились, и конструкторская мысль, буквально зажатая в тиски, начала чахнуть. Когда зритель окончательно привык к широкому применению углепластика и керамическим тормозам, выяснилось, что принципиальных новинок больше нет и не предвидится. Мало того, основные международные серии теперь идут по пути упрощения (надо же как-то сокращать бюджеты сезонов!), а технологическими лидерами отныне стали обычные серийные машины, нашпигованные по самое не хочу электроникой и мощными системами безопасности. Гоночным автомобилям до них, как до обратной стороны Луны. Мы не претендуем на всеобъемлющий охват категорий и чемпионатов, просто хотим показать тенденцию: гонки давно перестали быть двигателем прогресса. **ЗР**

Сильнейшего картингиста планеты привозит на подиум тележка из стальных труб, без коробки передач, с двухтактным карбюраторным (!) двигателем. Лишь относительно недавно моторы картов класса KF получили водяное охлаждение и стартер. В «коробочных» классах тоже доминируют двухтактные моторы с карбюраторами. Под давлением «зеленых» спортивные функционеры пытались сделать престижными классы с четырехтактными моторами: они значительно тише и экологически чище. Но четырехтактники (на самом деле отнюдь не вершина технического прогресса) так и остались моторами для начинающих спортсменов. Элита до сих пор выясняет отношения по старинке: карбюраторы Dell'Orto, поплавки, жиклеры… Настоящая романтика. Но, согласитесь, винтажная.

Формула-1. Углепластиком, титаном и магнием нынче никого не удивишь. Технологическое достижение 2009 года – система рекуперации энергии KERS – признано для мира гонок бесперспективным. В нынешнем сезоне удивила команда «Вирджин рейсинг»: она полностью спроектировала свой болид на компьютере, а первый раз тестировала прямо в гонке! Несмотря на этот технологический прорыв, лидеры чемпионата – по-прежнему команды с традиционной ориентацией на предварительное тестирование. В Формуле-1 четыре года не разрешали менять конструкцию двигателей. Уже давно запрещена двухсторонняя телеметрия и активные подвески. Днище болида – обычная фанера, и это прекрасный способ избавиться от граунд-эффекта.

Кузовной чемпионат мира WTCC, или, проще говоря, «туринг». Техника – отнюдь не углепластиковые болиды уровня немецкого DTM, чьи правила тоже довольно консервативны. Девиз серии WTCC: «Реальные машины – реальные гонки». Соревнуются автомобили на базе серийных: правилами запрещены ABS и система контроля тяги. В коробках передач нельзя использовать керамику, титан, магний, композитные материалы. Зрелищность достигается далеко не спортивными методами: перетасовкой стартовых позиций во второй гонке уик-энда и «премиальными» в виде догрузки балластом самых быстрых автомобилей. Представляете, бегун приходит первым, а на следующих соревнованиях ему вешают тяжелый рюкзачок, чтобы далеко не отрывался!..

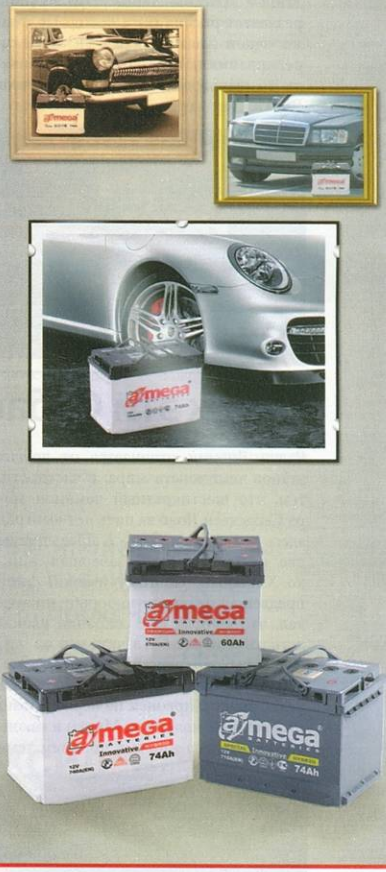
Ралли-рейды. Транспортное средство под названием «прототип», а именно такие претендуют на победы в «Дакаре» и других важных гонках, внешне напоминает серийный вседорожник. Но приглядитесь к «рентгену». Наружные облицовки лишь прикрывают спартанское багги на пространственной раме из стальных труб. Самое сложное и передовое в этом автомобиле – штурманское оборудование, включающее в себя систему навигации. Прочее – проверенные годами решения, работающие на прочность и надежность. Прототипов даже на старте «Дакара» наберется от силы два десятка, остальные машины – серийные вседорожники с усиленной подвеской.

Чемпионат мира по ралли развивался, развивался и… Вместо автомобилей WRC в следующем году стартуют машины B-класса на базе нынешних «Супер 2000» – куда более дешевые, простые и менее продвинутые в технологическом плане. Достаточно сказать, что даже поставщик коробок передач у них один – французская фирма «Садев». Соответственно рабочий объем двигателей будет уменьшен с 2000 до 1600 см³. Хорошо, хоть турбонаддув останется. Ну а пилоты и штурманы, самостоятельно меняющие покрышки перед спецучастком, и вовсе сродни часовщику, которого заставили махать кувалдой.

Кросс, багги дивизиона D3A с двигателем 1600 см³. Фото говорит само за себя. Обратите внимание на брызговики и чехол двигателя: какие уж тут высокие технологии! Тем не менее баталии на чемпионате Европы по автокроссу весьма зрелищные. Самые сложные багги оснащены не одним автомобильным мотором, а двумя мотоциклетными. Впрочем, подобную схему применял еще Петер Мюкке – пилот ГДР! А в более мощном классе D3 (рабочий объем моторов – до 4 л) до сих пор применяют моторы V8 с воздушным охлаждением от чехословацкого представительского автомобиля «Татра-613» разработки 1960-х!

На правах рекламы

Работает
В 3 РАЗА
дольше



a-mega®
BATTERIES
Лидирующие европейские технологии

SIOS
Обладатель награды за высокое качество продукции от Швейцарского института стандартов качества

Победитель в номинации «Европейское качество» на Оксфордском саммите лидеров, Великобритания

www.a-mega.com.ua

Сильная концовка

Даниил Квят завершил дебютный сезон в Евросерии Формулы-БМВ. В первом заезде на трассе в Монце его вынес с дороги один из соперников, зато во втором Даня поднялся на подиум – второе место, следом за британцем Джеком Харви. Это лучший результат россиянина за год. По сумме очков Квят десятый (в этих соревнованиях постоянно участвовали 16 пилотов), а в зачете новичков Rookie Cup – третий.

Его партнер по команде Карлос Сайнс-младший не дотянулся до бронзы турнира – итоговое четвертое место. За лидерство весь сезон с переменным успехом спорили Харви и голландец Робин Фрейнс, взявшие большинство побед. С небольшим перевесом чемпионом стал Фрейнс.

Будущее Квята пока не определено. Ему всего 16 лет, и есть резон остаться в юниорской Формуле-БМВ еще на год.

Ох уж эти Себастьены…

Ралли Японии отличается от других этапов чемпионата мира, в частности, тем, что шестикратный чемпион мира Себастьен Лоэб за пять лет выиграл здесь только один раз. А предыдущие две гонки победами завершал Микко Хирвонен. Поэтому именно финн предвещал интересную борьбу и намекал, что «Форд» еще сохранил шансы догнать «Ситроен» в зачете марок.

Борьба-то действительно получилась интересная – лидер менялся пять раз! Однако Хирвонен на первой позиции так и не появился. Микко в какой-то момент шел вторым, но затем темп его упал, равно как и у лидировавшего Петера Сольберга. Гонка гравийная, и те, кто шел впереди, исполняли крайне невыгодную роль «разгребальщиков» гравия. Этим в заключительный день ралли воспользовался Себастьен Ожье и одержал вторую в карьере победу. Лоэб за все три дня выше пятого места не поднялся, а объяснил свой результат тем, что в Японии ему всегда не очень комфортно.

Впрочем, форсировать события французу было ни к чему: седьмой титул он предсказуемо завоевал на следующем этапе, во Франции.

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

10-й этап, Ралли Японии	
1. **С. Ожье** (Франция, «Ситроен-С4»)	3:10.26
2. **П. Сольберг** (Норвегия, «Ситроен-С4»)	0.15
3. **Я.-М. Латвала** (Финляндия, «Форд-Фокус»)	0.26
4. **Д. Сордо** (Испания, «Ситроен-С4»)	0.35
5. **С. Лоэб** (Франция, «Ситроен-С4»)	0.53
6. **М. Хирвонен** (Финляндия, «Форд-Фокус»)	1.13

ЧЕМПИОНАТ МИРА WTCC, после 9 этапов

Пилоты	
1. **И. Мюллер** (Франция, «Шевроле-Круз»)	265
2. **Э. Приоль** (Великобритания, БМВ-320)	240
3. **Г. Тарквини** (Италия, «СЕАТ-Леон»)	236
4. **Р. Хафф** (Великобритания, «Шевроле-Круз»)	196
5. **Т. Монтейру** (Португалия, «СЕАТ-Леон»)	158
6. **А. Меню** (Швейцария, «Шевроле-Круз»)	149
Команды	
1. **«Шевроле»**	569
2. **СЕАТ**	524
3. **БМВ**	491

СЕРИЯ ФОРМУЛА-2, итоги

1. **Д. Стоунмен** (Великобритания)	284
2. **Дж. Палмер** (Великобритания)	242
3. **С. Афанасьев** (Россия)	157
4. **К. Василяускас** (Литва)	153
5. **У. Бретт** (Великобритания)	144
6. **Ф. Энг** (Австрия)	142…
12. **И. Самарин** (Россия)	68

ЧЕМПИОНАТ ЕВРОПЫ ПО КРОССУ, итоги

Дивизион «Туринг»	
1. **А. Квашнин** (Россия, «Рено-Клио»)	116
2. **В. Фейфар** (Чехия, «Шкода-Фабия»)	114
3. **П. Плешковас** (Литва, «Форд-Фиеста»)	114
4. **Л. Брожек** (Чехия, «Форд-Фокус»)	109
5. **В. Коршунов** (Россия, «Форд-Пума»)	99
6. **Т. Караи** (Венгрия, «Шкода-Фабия»)	85
7. **П. Сорочинский** (Россия, «Форд-Фокус»)	83

ЧЕМПИОНАТ ЕВРОПЫ ПО РАЛЛИ-КРОССУ, итоги

Дивизион 1А	
1. **Т. Тимерзянов** (Россия, «Рено-Клио»)	143
2. **И. Рахматуллин** (Россия, «Рено-Клио»)	122
3. **А. Баккеруд** (Норвегия, «Пежо-206»)	109
4. **З. Чермак** (Чехия, «Шкода-Фабия»)	108
5. **Я. Калны** (Чехия, «Пежо-207»)	99
6. **Й. Ларссон** (Швеция, «Ситроен-С2»)	91…
8. **Э. Леганов** (Россия, «Фольксваген-Поло»)	68

ЧЕМПИОНАТ И КУБОК РОССИИ ПО КРОССУ

Дивизион Т4-3 (ЗИЛ-130)	
1. **А. Кострукoв** (Бронницы)	350
2. **С. Сафонов-старший** (Москва)	300
3. **М. Кострукoв** (Бронницы)	294
Дивизион Т4-2 (ГАЗ-53)	
1. **С. Кротов** (Арзамас)	400
2. **А. Кротов** (Арзамас)	311
3. **А. Зелепукин** (Ростов-на-Дону)	237
Дивизион Т4-1 (ГАЗ-51)	
1. **М. Чижиков** (Москва)	298
2. **А. Савин** (Рязань)	251
3. **А. Ельцов** (Рязань)	230

Последний штурм

Гонкой в Рязани завершился чемпионат и Кубок России по кроссу на грузовиках. В ранге победителя Кубка страны сюда приехал только арзамасец Сергей Кротов, решивший исход турнира в свою пользу заранее. А вот в классах «ГАЗ-51» и «ЗИЛ» все решалось здесь. У последних в дело вмешалась погода. Трассу два дня поливал дождь, и, попав на скользкой трассе в массовый завал, в отборочных заездах разбил грузовик многократный чемпион России и главный претендент на золото Сергей Сафонов. В его отсутствие никто не помешал юному Александру Кострукову из подмосковных Бронниц победить и с этой единственной победой (против трех у москвича) стать чемпионом страны. Бронза досталась его брату Михаилу Кострукову.

В классе «ГАЗ-51» кубок разыграли московские и рязанские пилоты. Михаил Чижиков из команды «Энергия-МОЭК» выиграл третью гонку в сезоне, а его основной соперник Андрей Савин, хозяин трассы, не смог попасть даже на подиум – чаша весов склонилась в пользу столицы.

На правах рекламы

Это – автомобилист,
Скрюченная спинка.
Ежедневно он сидит
В скрюченной машинке.

Если скрючен индивид –
Спина, ноги, плечи, –
Помогает Хондроксид:
Он суставы лечит!

Новый – в виде геля!
Быстро впитывается
и не пачкает
одежду!

ХОНДРОКСИД® гель:

- уменьшает боль в спине и суставах
- восстанавливает суставной хрящ
- улучшает подвижность суставов

Если хандрят суставы – **ХОНДРОКСИД®!**

STADA CIS

НИЖФАРМ

www.hondroxid.ru

ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ К ПРИМЕНЕНИЮ. НЕОБХОДИМО ПРОКОНСУЛЬТИРОВАТЬСЯ СО СПЕЦИАЛИСТОМ

Реклама. Товар сертифицирован. Рег. № Р N003908/01. Произведено ОАО «Нижфарм»

Утром деньги, вечером ралли

Времена, когда главным инвентарем для страждущих ездить правильно и быстро был собственный автомобиль, уже в прошлом. Пищать шинами на виражах можно и на чужой технике, утверждает Вадим Крючков.

Всевозможные школы, курсы и даже академии контраварийной подготовки растут как грибы после дождя. Из них наибольшего внимания заслуживают те, что под патронажем крупных автомобильных компаний. И вот почему. У солидных фирм есть собственный парк учебных автомобилей, а значит, поклонник марки может совершенствовать навыки не на семейном авто. Еще один плюс – собственная (или арендованная) специальная трасса. На ней приемы высшего пилотажа оттачивать куда удобнее и безопаснее, чем на дорогах общего пользования. И наконец, главная завлекалочка: помимо контраварийных курсов, такие школы обязательно предлагают и чисто спортивные программы.

Практическая информация, где что есть и сколько это стоит, собрана в таблице. Но поговорим и о том, что осталось за кадром.

На каких машинах учат в школе БМВ, понятно из названия. Особенность этого учебного заведения – огромный выбор самых разнообразных курсов. Цены в явной форме объявлены на каждый, включая спортивный. Если вас интересуют кольцевые гонки на автомобилях классической компоновки и возможность покорить знаменитую Северную петлю «Нюрбургринга», обращайтесь сюда.

Каждая школа – это, как правило, еще и известное имя из мира автоспорта.

Quattro – царство автомобилей «Ауди» и обладателя Кубка Европы по ралли Евгения Васина, который работает в ней шеф-инструктором. Школа построила собственный полигон в подмосковной Яхроме, организует выездные уроки (например, на льду озер зимней Карелии). Здесь могут оттачивать водительское мастерство владельцы как легковых автомобилей, так и вседорожников.

«Драйвинг Арт» использует для обучения машины марки «Мицубиси». Есть простые «лансеры» и «лансеры», носящие звание «Эволюшн», а также полноприводники L200. У школы богатое прошлое, практикуется индивидуальный подход. Иностранцев, постигающих особенности российских дорог, обучает инструктор, владеющий английским.

Академия заслуженного мастера спорта Сергея Успенского начальный курс проводит на «ситроенах-С4». Совершенствуют навыки на полноприводных «субару», в том числе модификации WRX. Любителям ралли, грунтовых и заснеженных трасс прямая дорога именно сюда. Спорт – отдельная тема. В вашем распоряжении асфальт кольцевых трасс, грунтовые треки ралли-спринта, реальные скоростные участки ралли «Пено».

Название «Спортивная академия «Мазда» тоже говорит о многом. Здесь нет начальной подготовки, поскольку школа ориентирована на активного водителя. Ее директор Олег Кесельман, известный кольцевик, делает ставку на спортивное пилотирование. Автомобили – переднеприводная «Мазда-3» и родстер МХ-5 с задними ведущими колесами. Цены весьма привлекательные. Еще один козырь – традиционные любительские гонки Zoom-Zoom Challenge для владельцев автомобилей «Мазда» и клиентов компании (см. заставочное фото). Состязания командные, приз – гоночный курс на одной из европейских кольцевых трасс.

Школы из этой пятерки сегодня наиболее раскрученные и известные. Будет ли пополнение? Обязательно! Интерес к контраварийной и гоночной подготовке в нашей стране проявляют и другие автомобильные компании. ЗР

Москва, Ходынское поле, спорткурс БМВ. Чтобы не поцарапать автомобиль о конусы, бампер и пороги оклеили липкой лентой.

ШКОЛЫ КОНТРАВАРИЙНОЙ И ГОНОЧНОЙ ПОДГОТОВКИ

Контраварийная школа	Учебный курс (название, длительность, цена)			
	начальный (обучение вождению)	базовый	продвинутый	спортивный, гоночный
Школа водительского мастерства BMW	«Основной», 26 часов, 65 500 руб.	«Безопасный», 4 часа, 8500–10 900 руб.	«Практический», три уровня, 8–16 часов, 16 000–85 000 руб.	«Спортивный», три уровня по 16 часов, 38 000–65 000 руб.
Школа водительского мастерства Quattro (Audi)	«Начальные навыки», 20 часов, 55 000 руб.	«Базовый», 6 часов, 9900 руб.	«Продвинутый», 8 часов, 16 900 руб.	«4 дня с quattro», 67 000 руб., специальные проекты
Школа искусства вождения «Драйвинг Арт»	«Начальная подготовка», 20 часов, 37 000 руб.	«Активная подготовка», 6 часов, от 16 000 руб.	«Зимняя подготовка», 6 часов, от 16 000 руб.	«Раллийная подготовка», цена определяется индивидуально
Академия скорости Сергея Успенского	«Безопасное управление», 10 часов, 16 000 руб.	«Безопасное и активное управление», 6 часов, 16 800 руб.	«Экстрим-профи», 6 часов, 20 000–25 000 руб.	«Специализированные программы» (кольцевые гонки, ралли-спринт), 6 часов, 25 000–33 000 руб. «Профессиональный», цена определяется индивидуально.
Спортивная академия Mazda (Mazda Sport Academy)	нет	Sport Intensive, 4 часа, 9000 руб.	Active sport, 4 часа, 15 000 руб.	есть, цена определяется индивидуально

Собственная трасса в подмосковной Яхроме: полив дорожки и водные преграды. У «Ауди» все серьезно.

На правах рекламы

Счастливых людей становится больше!

ОАО АКБ «РОСБАНК». Реклама.

- Низкие ставки
- Минимальный первоначальный взнос
- Возможность оформления кредита в рамках программы государственного субсидирования

АВТОКРЕДИТЫ

в автосалонах и офисах Росбанка по всей стране

8-800-200-66-33
звонок по России бесплатный

www.rosbank.ru

РОСБАНК
По всей России. Для Вас.

Последний из могикан

«Клио Рено Спорт» (именно так расшифровывается аббревиатура RS) – последний горячий хэтчбек В-класса с атмосферным мотором большого объема. Но это не единственная его особенность, в чем убедился Вадим Никишев на «Смоленском кольце». Фото Александра Батыру.

Могикане, если кто не помнит, это группа североамериканских индейцев, которых французские колонисты называли «волками». Некогда могущественная конфедерация, выкошенная эпидемиями и войнами, в конце концов перестала существовать, а историю угасания племени описал Фенимор Купер в романе «Последний из могикан».

Так и «Клио RS» остался единственной «зажигалкой» В-класса с двухлитровым атмосферником мощностью 203 л.с. Конкуренты идут по пути снижения рабочего объема и повышения отдачи с помощью наддува – как у 192-сильной «Корсы ОРС» с 1,6-литровым турбомотором или у фольксвагеновского горячего семейства, где 180 «лошадок» снимают с 1,4 л, используя комбинацию механического нагнетателя и турбо.

А ведь атмосферник – это особый, неповторимый кайф! Современные наддувные двигатели в угоду экологии и удобству управления практически лишены турбоямы и, несмотря на скромный объем, лихо тянут едва ли не с холостых. А тут кубатура, казалось бы, солидная, ан нет – на минимальных оборотах двигатель захлебывается, на средних буднично трудится, а на высоких… Да это же все признаки гоночного высокофорсированного мотора! Подхват после пяти тысяч, сполох стрелки тахометра, проскочившей отметку «7000»… Вспышка «шифт-лайта», индикатора оптимального переключения, и звуковой сигнал – за точным движением удобного рычага первую ступень быстро, но мягко сменяет вторая. Жестковатая педаль сцепления с «размазанным» по всему ходу моментом замыкания, оказывается, отлично подходит для быстрого управления коробкой: с пассажирского сиденья кажется, будто поток мощности и не прерывался! Сами передачи сближены, а главная пара числом 4,3 даже шестую ступень напрочь лишает экономичности – при скорости около 130 км/ч мотор «пилит» уже на 4000 об/мин. На долгих перегонах утомляет, но стоит оказаться на автодроме…

Тут уже кажется, что мотору можно смело накинуть еще полсотни сил. Коробка почти идеальна именно для конфигурации «Смоленского кольца» – к большинству поворотов подходишь как раз под отсечку. Лишь на самой длинной прямой перед поворотом «За рулем», когда четвертая уже закручивается, а место для разгона еще есть, приходится на несколько секунд использовать пятую. Максимальная скорость при этом достигает 159,6 км/ч. А потом – интенсивное замедление и торможение коробкой: четвертая – р-рявк! третья – р-рявк! вторая… Несмотря на «замороженную» под экологические требования педаль акселератора, отклики при перегазовках вполне своевременны. А тормоза удивительны! В обычных режимах первая реакция на нажатие кажется излишне резкой, но на треке нежничать не приходится: педаль упруго твердеет, будто тормоза успели перегреться. На самом деле ничего подобного, четырехпоршневые «Брембо» спереди, которым помогают дисковые механизмы с плавающей скобой сзади, фантастически стабильны! Даже после пары десятков быстрых кругов эффективность не падает, что позволяет замедляться в тех же точках и входить в вираж по правильной траектории.

Шасси настроено великолепно – крены минимальны, отклики на в меру тяжелую баранку с отличной обратной связью (даром что здесь пилоту помогает не гидро-, а электромеханический усилитель) живы и абсолютно прогнозируемы. Реакция на сброс газа образцовая: легкое прикрытие догружает переднюю ось перед быстрыми виражами; более резкое да на хорошем ходу провоциру-

Желтая шкала тахометра напоминает, что он тут главный прибор. Вовремя переключиться помогут звуковой сигнал и вспыхивающая лампочка.

Руль с «нулевой» засечкой, накладки на педали, отличные сиденья – проверенный рецепт, чтобы приготовить из овощного хэтчбека горячее блюдо.

Угадайте, что за клавиша рядом с ручником. В самом нелогичном месте расположен выключатель круиз-контроля и лимитатор скорости – уж не для ограничения ли скорости на пит-лейне?

Диффузор в заднем бампере реально эффективен – «Клио RS» чистит трассу от осенних листьев, будто пылесос.

ет мягкое скольжение задней. И все это с включенной системой стабилизации! Она настолько ненавязчиво, но своевременно вступает в дело, что с каждым кругом начинаешь откровенно борзеть, взвинчивая темп. И «Клио RS» это прощает! На нем не страшно, в отличие от пятисотсильных суперкаров, до последнего держать «гашетку в пол» на прямиках. Запас по тормозам потрясающий, а в поворотах автомобиль радует образцовой управляемостью. Отличный выбор для тех, кто только открывает для себя мир трек-дней.

И не стоит забывать про атмосферный мотор! Когда ваше мастерство перерастет уровень клубных гонок и настанет время осваивать начальные кузовные классы, тут-то и пригодится умение переключаться на высоких оборотах. Других таких тренажеров сейчас нет. **ЗР**

ТУРБОПОВЕТРИЕ, или ГОРЯЧИЕ КОНКУРЕНТЫ

Volkswagen Polo GTI

Тип и объем двигателя, л	1,4 компрессор/турбо
Мощность, л.с.	180 при 6200 об/мин
Крутящий момент, Н·м	250 при 2000–4500 об/мин
Коробка передач	A7
Начало продаж	в России не продается
Наше знакомство	ЗР, 2010, № 9

Skoda Fabia RS

Тип и объем двигателя, л	1,4 компрессор/турбо
Мощность, л.с.	180 при 6200 об/мин
Крутящий момент, Н·м	250 при 2000–4500 об/мин
Коробка передач	A7
Начало продаж	осень 2010-го
Наше знакомство	ЗР, 2010, № 7

SEAT Ibiza Cupra

Тип и объем двигателя, л	1,4 компрессор/турбо
Мощность, л.с.	180 при 6200 об/мин
Крутящий момент, Н·м	250 при 2000–4500 об/мин
Коробка передач	A7
Начало продаж	осень 2010-го
Наше знакомство	ЗР, 2009, № 9

MINI Cooper JCW

Тип и объем двигателя, л	1,6 турбо
Мощность, л.с.	211 при 6000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	280 при 1950–5500 об/мин
Коробка передач	M6
Начало продаж	2008 год
Наше знакомство	ЗР, 2009, № 10

Opel Corsa OPC

Тип и объем двигателя, л	1,6 турбо
Мощность, л.с.	192 при 5850 об/мин
Крутящий момент, Н·м	266 при 1980–5850 об/мин
Коробка передач	M6
Начало продаж	2007 год
Наше знакомство	ЗР, 2008, № 11

По длине и ширина

Баварским автомобилям изначально прививают спортивные повадки и боевой дух. Аэродинамический комплект от LUMMA Design еще больше подчеркнул выдающиеся качества представительского седана 7-й серии. Линии капота находят продолжение в новом бампере, куда встроены противотуманные фары и ходовые огни дневного света. Вдоль кузова протянулись пороги, которые спроектированы специально для длиннобазной версии. Ну а в заднем бампере появился диффузор – он, как положено, не только придает спортивный вид, но и создает прижимную силу на высоких скоростях. Завершили новый образ штрихами в виде углепластиковых рамок вокруг указателей поворота и дверных ручек, а также фирменными легкосплавными колесами с шинами 265/30R22 спереди и 295/25R22 сзади.

В салоне появились алюминиевые накладки на педали и площадка для отдыха левой ноги; ковры с логотипом тюнингового ателье доступны в любом цвете.

Дорога в город

Кроссоверы нечасто покидают асфальт, больше времени проводя на дорогах с хорошим покрытием, где требуется неплохая управляемость. С таким расчетом известная компания Eibach спроектировала элементы шасси для «Мицубиси-ASX». Новые пружины с прогрессивной характеристикой уменьшат клиренс, что вкупе с алюминиевыми проставками для колес улучшит управляемость. Если покупатели в кроссовере ценят прежде всего внешний вид, отличную обзорность и универсальный кузов, почему бы не поступиться толикой внедорожных качеств?

Благородный кочевник

Ателье JE Design приложило руку к новому «Фольксвагену-Туарег». Очередное поколение прибавило в длину 4 см, и столько же дизайнеры добавили в поперечном измерении. Аэродинамический кит состоит из новой решетки радиатора, передней «юбки», расширителей колесных арок, задних бампера и спойлера. Сдвоенные патрубки венчают фирменный глушитель.

После доработок топовый 4,2-литровый дизель развивает 410 л.с. и 930 Н·м, благодаря чему разгон до сотни занимает 5,4 с (такой «Туарег» на 0,4 с быстрее обычного вседорожника), а максималка достигает 269 км/ч против стандартных 242 км/ч. На турбину и трансмиссию ателье дает собственную двухлетнюю гарантию.

Дорожный просвет можно уменьшить, откалибровав пневмоподвеску, – автомобиль припадет к асфальту на 35 мм. Колеса (22-дюймовые) доступны в четырех вариантах. Стоимость полного комплекта доработок составляет около 20 тысяч евро, однако доводить вседорожник до идеала можно поэтапно.

Не капать на мозги!

Правда ли, что, добавив в пустой топливный бак воды, можно дотянуть до бензоколонки? Разрушить (или реабилитировать?) древнюю легенду попытались Алексей Воробьев-Обухов и Михаил Колодочкин.

Начнем с того, что подобный прием в практике действительно существовал. Мало того, даже попал на книжные страницы. Вот что писал, например, О. Яременко в книге «Твой друг автомобиль» в далеком 1988 году: «Кстати, если бензин кончился за 10…15 км до бензоколонки, в бак «Москвича» или «Ижа» можно залить до полутора литров воды и дотянуть до заправки. Вода имеет бóльшую плотность, чем бензин, и поэтому, пока остатки бензина в баке есть, в бензопровод будет поступать бензин».

Да, россияне во все времена умудрялись выкручиваться из самых безнадежных ситуаций, оттого настоящие советы бывалых читались не хуже детектива. Но разве сегодня кто-то станет лить воду в бак, коли АЗС на каждом шагу, а тревожный индикатор вспыхнет перед носом задолго до того, как бензонасос сделает последний глоток топлива? Однако же вот несколько цитат из современных форумов владельцев машин ГАЗ и «Мазда»…

Позавчера кончился бензин. Я по советам этого форума решил долить в бак воды, чтобы поднять уровень бензина и доехать до заправки. Залил 0,5 л – не заводится. Делать нечего, пошел за бензином с канистрой.

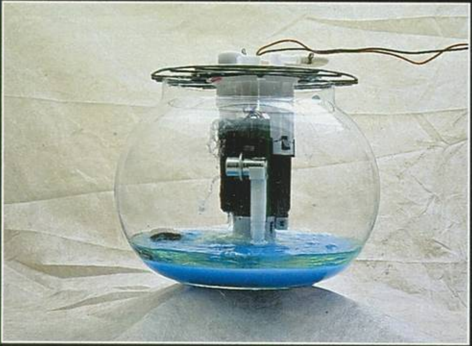
Проблемка такая: умудрился обсохнуть посередине Невского, не дотянув до заправки пары километров. По совету долил в бак пол-литра воды. Все равно не завелась…

Что ответили авторам сообщений их изумленные коллеги, легко узнать, набрав вышеприведенные цитаты в любом поисковике. А вот нас заинтересовало совсем другое: почему эксперименты в обоих случаях провалились? И был ли у их авторов шанс на успех?

ПЕРЕЛИВЫ И НЕДОЛИВЫ

Физика процесса ясна: ни один бензонасос не высасывает топливо до последней капли, что-то да останется на донышке. А при доливании в такой бензобак воды жидкость немедленно расслоится и более легкий бензин окажется сверху. Для сомневающихся – первый же кадр из фотофиксации наших экспериментов. Вместо топливного бака мы взяли прозрачный аквариум, залили в него бензин и подкрашенную «в цвет океана» воду. В аквариуме все было прекрасно: избыток топлива возвращался через «обратку», а синяя водичка так и покоилась на донышке, не попадая в магистраль.

Не долей мы воды, бензонасосу «Гетца» пришлось бы хватать воздух. Зато сейчас фильтр бензоприемника находится в слое бензина. Но получится ли тот же фокус с реальным бензобаком?



Сколько воды нужно добавить в такие вот баки, чтобы остаток бензина всплыл до нужного уровня? Если талант ясновидения отсутствует, для ответа на вопрос потребуется вскрытие.

На правах рекламы

В «жигулевском» баке бензин высасывается почти полностью: на донышке остается от силы 400 мл. Вот на это количество топлива и можно надеяться, пытаясь приподнять его доливаемой водичкой. Вливаем те же 400 мл, но уже воды – и получаем тоненький слой бензина, омывающий трубку бензопровода. Однако стоит чуть наклонить машину (к примеру, водитель плюхнулся за руль!), как становится ясно: «кина́ не будет».

У владельцев «Хёндай-Гетц» «сухой остаток» побольше вазовского: почти 2 л! Чтобы приподнять его, нужно добавить в бак еще минимум литр... и понять, что все это бесполезно. Солидные, казалось бы, 2 л бензина растекаются по огромной внутренней поверхности бака в тончайшую лужицу, едва касающуюся сетки бензоприемника. А при малейшем сотрясении бака хрупкая гармония тут же пропадает. В общем, тоже отбой, не получится.

Но ведь в баке-то все не так! Как минимум потому, что в прозрачном сосуде мы видим, сколько долить воды, чтобы поднять с донышка остатки бензина. Здесь требуется особая точность: недольешь – снова будешь хлебать воздух, перельешь – получишь воду вместо бензина! А как это сделать на реальном авто, если резервуары для горючего разных моделей различаются по архитектуре, как здания Растрелли и Жолтовского?

Но делать нечего, придется поупражняться именно на баках, например на древнем «жигулевском» и современном от «Хёндай-Гетц». Распилим и посмотрим…

Начнем с вертикального вазовского. Тут все просто и очевидно: бензин перестает касаться трубки бензоприемника, когда его остается примерно 400 мл.

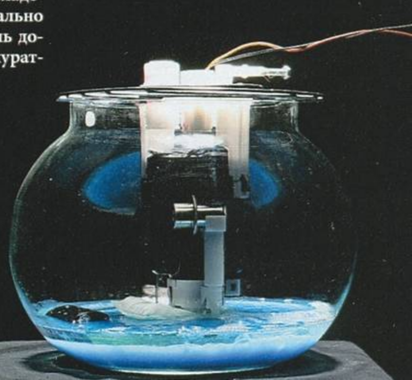
А вот в корейском баке все совсем по-другому. Даже опытные зарулевские инженеры с интересом рассматривали закоулки его внутренностей: лабиринты, переборки – сложное сооружение. Но любой плоский бак – штука капризная. Малейший перекос, и его внутренняя жизнь изменится кардинально.

Что же, начинаем колдовать. Определяем, какое количество топлива остается в каждом из баков после того, как «бензин кончился», доливаем водички и смотрим, стало ли лучше.

Как оказалось, приподнять водой бензин не проблема, но воспользоваться плодами своих усилий в реальной ситуации практически невозможно. Во-первых, вслепую действовать бесполезно. Во-вторых, остаток топлива в плоском баке превращается в тончайшую лужицу, хлебнуть из которой, не наглотавшись одновременно и водицы, никакой насос не сможет. В-третьих, малейший перекос машины сведет все труды на нет: подобная «ловля блох» может сработать разве что в лабораторных условиях.

Впрочем, почему бы не помечтать? Скажем, ясновидящий владелец вазовской «классики» идеально точно угадает требуемый уровень долива воды, затем вручную аккуратненько подкачает топливо в карбюратор, затем пустит мотор… При таком раскладе можно предположить, что пару-тройку километров он проедет. Кстати, известны и более хитрые приемы. Например, опустить в бак полиэтиленовый мешочек с водой: уровень топлива поднимется, а вода в него не попадет. На тех же «Жигулях» и прочих древних машинах с баком без переборок и широкой прямой горловиной это, быть может, и сработает, но водителю современного авто не стоит и пытаться: мешочек гарантированно застрянет где-то на полпути, а вытащить его обратно будет ой как нелегко…

Тем, кто все же захочет попробовать «дозаправиться» водой, посоветуем для начала убедиться в наличии сливной пробки в бензобаке. Ибо они вышли из моды вместе с появлением «Жигулей». ЗР



И последний аргумент не в пользу воды. Мало того, что при движении бак трясется вместе с автомобилем, перемешивая при этом свое содержимое, так еще и струя из перепускного клапана способствует тому же! Для имитации процесса перекрываем выход бензонасоса и создаем давление, позволяющее открыться перепускному клапану. Что ж, вот и ожидаемые пузырьки… Особой «бури в стакане» нет, но в реальном баке картина будет более пессимистичной: вспомним, что толщина слоя бензина там минимальна!

Временщики и старожилы

Прокатиться по московским улочкам, набережным и заставам в поисках неожиданного, хорошо забытого, порой просто забавного приглашает Михаил Колодочкин.

> На всех московских есть особый отпечаток.
> А.С. Грибоедов, «Горе от ума»

Пустые московские улицы сегодня увидишь разве что в кино эпохи шестидесятых – «Три тополя на Плющихе», «Зеленый огонек», «Первый троллейбус»… Но ранним воскресным утром еще возможно маленькое чудо: на несколько часов Москва как бы переносится в былое время, стряхивая с плеч мерзости пробок, мигалок и прочего негатива. И если вы не успели запланировать

Эта нога – у того, у кого надо нога... Похоже, бронзы в стране избыток: многочисленным гигантам стало тесно в мастерской Церетели на Большой Грузинской, 15, и они гурьбой выбрались наружу. Квартирный вопрос испортил новоявленных москвичей? Что-то быстро…

Компания Артура Перкса облицевала множество зданий, оставляя на каждом эдакую рекламу своего предприятия. Дом – на Покровке.

Магазинчику (Маросейка, 9/2) в последнее время часто приходится менять «ориентацию». А изразцовые панно неизменно напоминают о том, что столетие назад здесь находился магазин хрустальной посуды, принадлежавший французу А.Ф. Дютфуа.

на выходной какую-либо дальнюю поездку, не беда. Состав экипажа – любой, продолжительность прогулки – примерно полдня (включая угощение мороженым и всякие мелкие шалости), протяженность пробега – около полусотни километров. Предлагаемые объекты – на фото. Поехали!

Для тех, кому захочется покататься еще, несколько подсказок на будущее. В проезд Черепановых залетела чугунная сова – и притаилась в нише бывшего станционного сооруже-

Еще одна торговая точка, в которой сотрудников сегодня явно больше, чем покупателей. «Пассаж» на Петровке интересен барельефом «Рабочий» – с 1921 года рука пролетария крутит то ли огромный руль, то ли колесо. А внизу, непривычно разрозненные, видимо, молоток-киянка и серп…

Полусказочное сооружение Малого кольца Московской железной дороги прячется по адресу: Канатчиковский проезд, дом 6. Как оно уцелело, непонятно. Как непонятна многим и табличка с указанием высоты над уровнем моря – в пересчете на привычные единицы измерения это 141,5 м.

Фонарь на Ильинке не только уцелел с конца XIX века, но и вписался в современные тренды. Внутри, если присмотреться, энергосберегающие лампочки!

«Вино, разумеется, берется на Петровке, у Депре» – такую вот рекламу дал этому магазину Герцен в большой, толстой книге «Былое и думы». Под домом французских виноторговцев располагались подвалы для хранения товара. Интересно, что там лежит сейчас?

На правах рекламы

Крышки люков иногда имеют свою любопытную историю. В Лялином переулке, возле кафе «Булошная», – колодец весьма древнего телефонного общества.

Вообще-то, здесь британское посольство на Софийской набережной. Но старый московский адрес прежнего обитателя сохранился.

Стена скрывает великолепный особняк: удастся попасть внутрь – не пожалеете. А табличка относится к массивной каменной ограде, которой бывший владелец отгородился то ли от Садового кольца, то ли от бунтующих пролетариев. Решение себя оправдало: здание у Красных Ворот уцелело…

В скверике у Рогожской заставы сохранился каменный верстовой столб, третье столетие подсказывающий всем, что до Белокаменной осталась всего пара верст.

Сегодня Третьяковский проезд – это бутики, «Феррари» и посетительницы с ногами от коренных зубов. Память о Павле и Сергее Третьяковых хранит разве что табличка образца 70-х годов позапрошлого столетия.

ния. Угол здания бывшего Волжско-Камского коммерческого банка (Ильинка, 8) украшен рекламным текстом, который представляет собой... кусок стены. Лучшей рекламной площади не найти. А бывший владелец здания в конце Маросейки откупился в свое время от необходимости пускать на постой гусаров, о чем говорит соответствующая вывеска над аркой.

И последнее. Помните, что к вечеру в Москву вновь вернутся все дорожные кошмары будних дней… **ЗР**

Издательство «За рулем» представляет книгу **«Атлас-справочник для водителя. Москва, Подмосковье. Маршрут выходного дня»**. Подробности на **shop.zr.ru**

Это было завтра

Создать умопомрачительный шоу-кар, в общем-то, несложно. Их успешно строили еще в 1930-х. Куда сложнее сделать так, чтобы он поехал, встал на конвейер и даже разошелся тиражом более миллиона экземпляров! Общий язык с легендарной французской машиной искал Сергей Канунников. Фото Александра Батыру.

Ну, у кого повернется язык назвать этот 38-летний «Ситроен» старым? Скорее – необычным, чудным, диковинным. Именно такие эмоции вызывает машина на современных московских улицах. А какими же глазами мир смотрел на это чудо 55 лет назад?

ТРУДНО БЫТЬ БОГИНЕЙ

Чтобы влюбиться в эту машину, вовсе не нужно разбираться в технике. Полагаю, многие из тех, кто, увидев «Ситроен-DS» осенью 1955-го на Парижском автосалоне, тут же оформил заказ или просто стал мечтать о таком автомобиле, не вникали в тонкости диковинной конструкции. Им достаточно было посмотреть на творение дизайнера Фламинио Бертони, чтобы почувствовать: это – мое! В то время как подавляющее большинство легковых машин выглядели как скучные квадратные коробочки, здесь перед глазами предстал утонченный обтекаемый

кузов с дверями без рамок, чей коэффициент обтекаемости C_x равнялся 0,34. Кстати, весьма неплохо даже для современной машины.

С чем в 1955-м можно было сравнить «Ситроен-DS»? Разве что с инопланетным кораблем из фантастических комиксов. Европейский автомобильный мир середины 1950-х жил спокойной, размеренной жизнью. Даже эксклюзивные спортивные купе того времени не выглядели столь необычно и обворожительно, как «Ситроен-DS»!

Правда, не все у этой машины было так уж суперсовременно: двухлитровый мотор мощностью 70 л.с. – родом из 1930-х, компоновка – коробка передач и дифференциал перед двигателем – тоже была знакома по предвоенным «ситроенам». Впрочем, изначально для этой машины планировался шестицилиндровый оппозитный мотор воздушного охлаждения, но из-за многочисленных проблем его никак не могли довести. Поэтому, чтобы не затягивать дебют модели, силовой

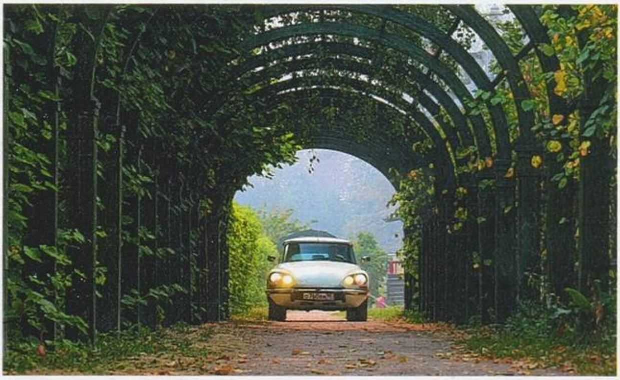
агрегат оставили традиционный, зато все остальное воплощало полный отрыв от тогдашней реальности...

Самое сильное впечатление производила независимая гидропневматическая подвеска, поддерживающая кузов на определенном уровне вне зависимости от нагрузки, а также позволяющая менять дорожный просвет. Первые покупатели оценили не только создаваемый ею отменный комфорт. Приятно было, подъехав, скажем, к тротуару, невзначай сдвинуть рычажок у левой ноги водителя и, дождавшись, когда машина «встанет на цыпочки», на глазах восхищенной публики миновать препятствие. А потом можно добить зрителей, опустив кузов почти до земли! Машина с выключенным двигателем могла делать это и сама, сбрасывая давление в гидросистеме, но только через несколько часов стоянки.

Помимо этого, ранние DS отличал гидропривод коробки передач и автоматическое сцепление. Водитель орудовал рычагом, давая гидравлике команду выключить сцепление и изменить передачу, – таков был предвестник современных роботов. Но от этой системы позже отказались: из-за сложности она оказалась не слишком на-

ВЕЛИКАЯ ФРАНЦУЗСКАЯ

«Ситроен-DS19» представили в 1955 году. Оснастили его вариацией довоенного 2-литрового мотора мощностью 70 л.с. и четырехступенчатой коробкой передач с гидроприводом. С 1957-го параллельно выпускали версию ID19 без гидроприводов руля и трансмиссии, с упрощенной отделкой. С 1959-го производили универсалы, на их базе делали санитарные автомобили. Кузовная фирма «Шапрон» строила кабриолеты и заказные кузова. За длинную историю модели меняли отделку, светотехнику, ставили двигатели мощностью 62–141 л.с., в том числе с 1969-го – с впрыском, четырех- и пятиступенчатую механические и трехступенчатую автоматическую коробки передач. Седьмого октября 1959-го выпустили миллионный «Ситроен-DS». Помимо Франции, машины собирали в Англии, Австралии, ЮАР и даже социалистической Югославии. До 1975 года всего изготовили 1 456 115 экземпляров.



дежной. Интересно, что все гидросистемы автомобиля были связаны, но каждая имела собственное исполнительное устройство.

Этот «Ситроен», несмотря на космическую внешность, прекрасно подходил и зажиточному семьянину, и артистичной натуре – человеку свободной профессии. Он отменно смотрелся и у модернового коттеджа, и возле родового замка. Пожалуй, последняя мизансцена – на контрасте – особенно эффектна.

Французы умели не только изобретать диковинные машины, но и за словом в карман не лезли. В сухой аббревиатуре DS они быстро заметили созвучие со словом déesse – богиня. Применительно к «Ситроену» оно звучало совсем не высокопарно.

ВЫСШЕЕ ОБРАЗОВАНИЕ

Все это еще и ездит? Да, причем очень неплохо! «Ситроен-DS» удивительно сочетает в себе оригинальность, даже фантастичность дизайна с грамотными инженерными решениями и практичностью в эксплуатации. Гидропневматическая подвеска действительно очень комфортна. Правда, машина забавно приседает при резком старте и торможении, поэтому ожидаешь доводящей до тошноты раскачки. Но с ростом скорости ее становится меньше. Вот крены в поворотах действительно велики.

Если максимально увеличить дорожный просвет, единственным упругим элементом остаются шины (кстати, DS одним из первых в мире получил радиальные покрышки – недаром патроном «Ситроена» в те годы являлся шинный гигант «Мишлен»). Обычно верхнее положение использовали для замены пробитого колеса – домкрат даже не прилагался к машине. Но ездить в таком положении долго нельзя. Зато именно эта особенность спасла в 1962-м жизнь де Голлю, когда его кортеж атаковали террористы. У президентского DS пробили одно из задних колес, но водитель, максимально подняв кузов, увел машину в безопасное место на трех колесах.

Очень легкое рулевое управление (реечное с гидроусилителем – еще одно необычное для тех лет решение!) неожиданно четко передает команды колесам. Правда, сочетание этого свойства, мягкой подвески и узких шин приводит к тому, что на колейных и волнистых участках машина неприятно плавает. Возможные претензии конструкторы DS могли бы парировать примерно так: а почему бы не строить нормальные дороги?

«Ситроен-DS 23» 1972 года (именно с таким, в богатой комплектации Pallas, посчастливилось пообщаться) с 2,3-литровым 115-сильным карбюраторным мотором разгоняется легко, даже стремительно. Не чета первым 70-сильным образцам. Но замечательная тяговитость, присущая первым моторам DS, у него осталась. Тронуться без особых усилий можно и на третьей, а при необходимости хоть на пятой передаче. А на первой машина неторопливо, но уверенно и без рывков едет даже при отпущенной педали газа. На переключении поэтому можно лениво экономить.

Тормоза (спереди дисковые уже с самого начала выпуска – впервые в мире на массовом автомобиле) по-французски чувствительные. Поначалу с непривычки заставил машину пару раз возмущенно клюнуть носом. Зато эффективность гораздо выше, нежели у многих одноклассников «богини» тех лет. И пожалуй, не хуже, чем у некоторых современных моделей. Ну и еще пара фактов на закуску: запаска

Интересно, что штатное положение единственной спицы руля при прямолинейном движении именно такое. Считали, что так уменьшается вероятность травм при аварии.

В дорогих комплектациях на DS ставили даже кондиционер.

в DS лежит под капотом над коробкой передач (достать – пара пустяков), а все приводные ремни в моторном отсеке дублированы!

ПАРАЛЛЕЛЬНЫЙ МИР

За два десятилетия, пока «Ситроен-DS» сходил с конвейера, в мире многое стало другим. Менялись президенты, премьеры, в СССР сменился даже генсек! Юбки стали короче, а брюки сначала сузили, затем до предела расклешили. Мужские прически сделались длиннее, дамские свободней. Вместо классического рок-н-ролла середины 1950-х мир стал слушать рок с приставками «хард», «панк» и даже «симфо». Ну а «богиня», как особам такого звания и положено, будто и не старела.

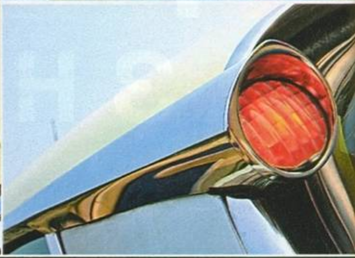
Конечно же, недостатки с годами стали заметнее: низок потолок над задним диваном, мал багажник. Да и управляемость уже не на уровне. Впрочем, многим инженерам и дизайнерам до сих пор есть чему поучиться у DS. В первую очередь смелости решений.

Кстати, никто даже не пытался копировать ситроеновский шедевр. Очевидно, совершенно справедливо полагая, что это безнадежное дело! Прошло более полувека с момента начала производства «богини», но на этот автомобиль по-прежнему смотрят словно на пришельца из некоего параллельного мира, без четких границ между прошлым и будущим. **ЗР**

Просторный и мягкий диван удобен для степенной, размеренной езды.

В длину сзади вполне комфортно, в ширину – двоим неплохо, а вот потолок очень уж низок.

Внутренние фары с 1968 года – поворотные. Ну а маленькие «ситроенчики» возле них – особенность именно этого автомобиля.



Оригинальное расположение указателей поворотов позволяет видеть их с большого расстояния.

Редакция благодарит за предоставленный автомобиль Евгения Беляева.

За рулем

№11 2010 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 953-й

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Антон Чуйкин

EDITOR-IN-CHIEF Anton Chuykin

ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Вячеслав Субботин,
Дмитрий Федоров

ШЕФ ПО ТЕКСТУ
Владимир Аркуша

СОВЕТНИКИ
Марк Тилевич, Норберт Хоббхан

ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ
Сергей Канунников (зав. отд.), Денис Арутюнян, Сергей Воскресенский, Михаил Гзовский, Сергей Клочков, Сергей Мишин, Максим Сачков (зав. отд.), Юрий Тимкин

ЭКСПЕРТИЗА, СПЕЦПРОЕКТЫ
Михаил Колодочкин (зав. отд.), Алексей Воробьев-Обухов

АВТОРЫНОК
Евгений Борисенков (зав. отд.), Максим Гомянин, Павел Леонов, Максим Приходько, Игорь Теременко

ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ
Андрей Сидоров (зав. отд.), Геннадий Емелькин, Игорь Козлов, Эдуард Коноп

БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО
Игорь Моржаретто (зав. отд.), Сергей Смирнов (юрист), тел. (495) 608-30-27

СПОРТ И ТЮНИНГ
Вадим Крючков (зав. отд.), Сергей Зиновьев, Вадим Никишев

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ
Владимир Соловьев (зав. отд.), Сергей Баландюк

ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (главный художник), Олег Воеводов, Олег Юрков, Ольга Кладовикова, Ольга Джишкариани; Александр Батыру, Александр Кульнев, Георгий Садков, Константин Якубов, Евгений Ветохин

ИНТЕРНЕТ-ПРОЕКТЫ
Аркадий Алексеев

РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Степан Кузьменко (директор), Алексей Копотов, Александр Мухин, тел. (495) 363-47-27

РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Евгений Теременко, Геннадий Алидин
тел. (499) 267-30-65, 261-71-81

Формат 207×270 мм
Отпечатано в типографии ILTE (Италия)
Выходит один раз в месяц

ТИРАЖ 435 000 экз. Сертифицирован Национальной тиражной службой

УЧРЕДИТЕЛЬ ОАО «За рулем»
ИЗДАТЕЛЬ ООО «Издательство «За рулем»
ДИРЕКТОР Алексей Васин

Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, тел. 607-27-33, факс 737-43-07
E-mail: info@zr.ru, веб-сервер: http://www.zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany

Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728

Материалы, опубликованные в журнале, – собственность ООО «Издательство «За рулем». Их перепечатка допускается только с разрешения ООО «Издательство «За рулем».

Материалы под рубрикой «Рекламная публикация» печатаются на правах рекламы. Редакция не несет ответственности за достоверность информации, опубликованной в рекламных материалах.

Подписка на журнал в отделениях связи СНГ.

Цена экземпляра по каталогам Роспечати «Газеты, журналы» – 42 рубля, МАП «Почта России» – от 38 до 62 рублей, розничная цена – свободная.

Подписной индекс издания у Роспечати на полгода 70321, на год 72390, МАП на полгода 99122.

© **«За рулем», 2010**

В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ:

Оцените самобытность

Четверка хэтчбеков гольф-класса представляет самые разные школы как в инжиниринге, так и в дизайне: новые «Рено-Меган» и «Опель-Астра» против модернизированных «Ниссана-Тиида» и «Хёндай-i30». Кроссоверу «КИА-Спортидж» предстоит доказать свою разносторонность в сравнительном тесте, а «Фольксвагену-Пассат» – подтвердить респектабельность.

Несекретные протоколы

Анализируем результаты испытаний, проведенных в минувшем сезоне: какой автомобиль отличился в той или иной дисциплине, чем еще запомнились отдельные модели?

Всевидящее око

Чтобы «лишние» километры в час не обернулись для вас сотнями рублей штрафа, узнайте, чем и как фиксируют превышение скорости.

Лучшие из лучших

Представить все премьеры 63-го салона грузовиков в Ганновере журналу, конечно, не по силам – зато в обзор вошли самые интересные новинки. На фото варианты шасси «Опеля-Мовано».

Поправка В ЗР, № 10, на с. 30–31 в подписях к фото «Фольксвагена-Поло» и «Рено-Сандеро» вместо «5-ступенчатый автомат» следует читать «5-ступенчатая механика». Мощность «Фольксвагена-Поло Седан» – 105 л.с. Приносим извинения читателям.

Наблюдения за «Солярисом»

В этом году ситуация вокруг призов для наших читателей, как никогда, загадочная. Обещаны три машины, названа их марка, но, начиная конкурс, мы не имели права раскрывать ни точный внешний вид, ни даже имя модели. Что же, продолжаем раскручивать интригу и предлагаем вам репортаж Дмитрия Федорова с открытия питерского завода «Хёндай», где и будут выпускать новинку. Фото автора и «Хёндай».

Питерский завод «Хёндай» – шестое зарубежное предприятие корейской компании. Кстати, не самое маленькое: по максимальному объему производства – 150 тысяч машин в год – российский завод, например, превосходит турецкий филиал фирмы. Но эта цифра будет достигнута только через пару лет. В следующем году планируется сделать 105 тысяч машин. Локализацию обеспечат 11 корейских компаний, пришедших в Северо-Западный регион, а также ряд других партнеров, как российских, так и зарубежных. На первой стадии уровень применения местных комплектующих составит 40%, в течение следующих трех лет его увеличат до 50%.

Вот он, седан «Солярис». Длиной чуть больше 4,3 м – переросток малого класса. Кстати, имя для этой модели выбирали всем миром – 27 тысяч человек участвовали в опросе, устроенном российским представительством фирмы. О комплектациях пока толковать рано, но все-таки можем сказать, что российский пакет «Соляриса» будет включать 4-литровый бачок для омывающей жидкости с датчиком уровня, а также аккумулятор на 60 А·ч. Неплох и список опций. В нем такие редкие для малого класса вещи, как подогрев ветрового стекла в районе щеток, шесть подушек безопасности, ESP, магнитола с Bluetooth и кнопками на руле, световое предупреждение о резком торможении.

ПРИЗЫ ЧИТАТЕЛЯМ

ТРИ АВТОМОБИЛЯ ОБРЕТУТ ВЛАДЕЛЬЦЕВ

24 ДЕКАБРЯ*

*Официальная дата розыгрыша среди читателей, заполнивших и приславших анкеты.

За рулем

КУПИ АВТО. РЕАЛЬНЫЕ ЦЕНЫ. ПРАВИЛЬНЫЙ ВЫБОР

«Солярис» снабдят моторами объемом 1,4 и 1,6 л (мощность 107 и 123 л.с. соответственно). К ним полагается пятиступенчатая механическая коробка передач либо четырехдиапазонный автомат. Силовые агрегаты приходят из-за рубежа; для сборки отдельных компонентов в узлы, готовые к установке на автомобиль, здесь предусмотрено специальное предприятие компании «Мобис» – точно так же, как на других заводах фирмы.

Завод «Хёндай» стал первым российским предприятием зарубежной автокомпании, которое штампует кузовные детали самостоятельно, без участия смежников. Штамповый цех расположен под одной крышей вместе с другим производством. Прокат первоначально будут закупать в Корее и Европе, позже возможны поставки и с российских предприятий.

Инвестиции в питерский завод составили 500 миллионов евро, поэтому он оснащен по самому последнему слову техники, ничем не отличаясь от аналогичных производств в Корее или Европе. Впечатляет уровень роботизации. Уже сейчас, на первой стадии производства, степень автоматизации сварочного участка превышает 50%, а позже эта цифра превзойдет 80%. Аналогично оснащен и цех окраски.

Сейчас на предприятии трудится около 2400 человек, примерно 80% прошли стажировку на предприятиях «Хёндай» в Корее и Чехии. Пока автомобили собирают в тестовом режиме, а полномасштабный выпуск начнется в январе 2011 года. За первый месяц планируют сделать 5000 «солярисов».

Выпуском седана программа питерского завода «Хёндай» не ограничится. Уже в мае на конвейер встанет хэтчбек (возможно, это именно он скрывается под чехлом в зале готовой продукции). Позже не исключается освоение и других моделей, включая «родственников» марки КИА.

ГАЗЕТА За рулем Регион
За рулем.рф

Гран-при За рулем 2011

40 новинок российского рынка: голосуйте за лучших!

МАЛЫЙ КЛАСС

101. Chevrolet Spark.
68–81 л.с., 154–164 км/ч, передний привод. ЗР, 2010, № 3, 11.

102.Citroen C3.
73–120 л.с., 163–190 км/ч, передний привод, 487 000–640 500 руб. ЗР, 2010, № 1, 7.

103. Renault Sandero.
75–102 л.с., 162–180 км/ч, передний привод, 329 000–439 000 руб. ЗР, 2010, № 4, 5, 7, 9, 10.

104. VW Polo Sedan.
105 л.с., 190 км/ч, передний привод, 399 000–578 700 руб. ЗР, 2010, № 7, 8, 10, 11.

МАЛЫЙ ПРЕМИУМ

201. Audi A1.
86–122 л.с., 180–203 км/ч, передний привод, 799 000–983 000 руб. ЗР, 2010, № 8.

202. Citroen DS3.
95–150 л.с., 184–214 км/ч, передний привод, 649 000–815 000 руб. ЗР, 2010, № 5, 10.

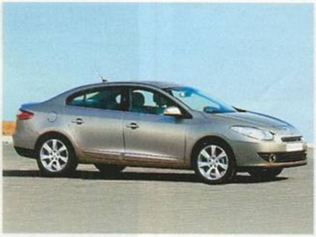
203. Peugeot RCZ.
156–200 л.с., 212–237 км/ч, передний привод, 1 340 800–1 492 000 руб. ЗР, 2010, № 6, 9.

nokian TYRES
Сибирская корона

КОМПАКТ-КЛАСС

301. FIAT Linea.
120 л.с., 192 км/ч, передний привод,
570 000–660 000 руб. ЗР, 2007, № 7; 2010, № 9, 10.

302. Opel Astra.
100–180 л.с., 178–210 км/ч, передний привод,
569 900–786 400 руб. ЗР, 2009, № 12; 2010, № 8.



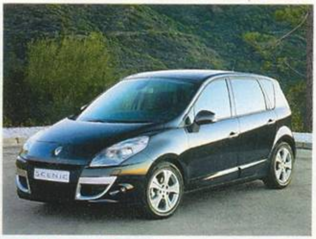
303. Renault Fluence.
106–138 л.с., 180–200 км/ч, передний привод,
569 000–787 000 руб. ЗР, 2010, № 1, 7.

КОМПАКТВЭНЫ

401. Ford Grand C-MAX.
125–182 л.с., передний привод,
799 000–1 003 100 руб. ЗР, 2009, № 11; 2010, № 12*.

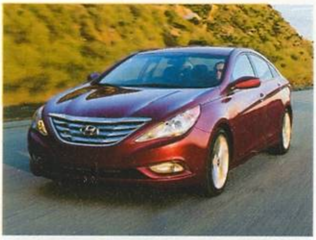
402. Mazda 5.
150 л.с., 194 км/ч, передний привод,
от 940 000 руб. ЗР, 2010, № 9.

403. Peugeot 3008.
120–156 л.с., 185–201 км/ч, передний привод,
769 000–954 000 руб. ЗР, 2009, № 7.



404. Renault Scenic.
110–140 л.с., 185–190 км/ч, передний привод,
730 000–875 000 руб. ЗР, 2010, № 10.

СРЕДНИЙ КЛАСС



501. Hyundai Sonata.
150–178 л.с., 208–210 км/ч, передний привод.
954 900–1 208 900 руб. ЗР, 2010, № 2, 10, 12*.

502. Suzuki Kizashi.
178 л.с., 200 км/ч, передний или полный привод,
995 000–1 255 000 руб. ЗР, 2009, № 11; 2010, № 10, 11.

503. Volvo S60.
203–304 л.с., 220–250 км/ч, передний или полный привод,
1 186 900–1 799 900 руб. ЗР, 2010, № 7.

*Публикация запланирована.

БИЗНЕС-КЛАСС

601. Audi A7 Sportback.
204–300 л.с., 235–250 км/ч, передний или полный привод,
2 379 000–2 695 000 руб. ЗР, 2010, № 9, 11.

602. BMW 5-й серии.
184–407 л.с., 225–250 км/ч, задний или полный привод,
1 765 000–3 100 000 руб. ЗР, 2010, № 4, 6.

603. Infiniti M.
222–408 л.с., 231–250 км/ч, передний или полный привод,
1 900 000–3 000 000 руб. ЗР, 2010, № 10, 12*.

604. Lexus ES 350.
277 л.с., 230 км/ч, передний привод,
1 850 000–2 086 500 руб. ЗР, 2010, № 10, 12*.

605. Renault Latitude.
139–177 л.с., 189–209 км/ч, передний привод,
от 835 000 руб. ЗР, 2010, № 10, 12*.

606. SAAB 9-5.
160–300 л.с., 215–250 км/ч, передний или полный привод.
ЗР, 2010, № 9.

КРОССОВЕРЫ

701. BMW X3.
184–306 л.с., 210–240 км/ч, полный привод,
1 795 000–2 130 000 руб. ЗР, 2010, № 9.

702. Hyundai ix35.
136–184 л.с., 176–194 км/ч, передний или полный привод,
899 900–1 335 900 руб. ЗР, 2010, № 4, 8.

703. KIA Sportage.
136–150 л.с., 180–184 км/ч, передний или полный привод,
829 900–1 359 900 руб. ЗР, 2010, № 8, 11.

704. MINI Cooper Countryman.
122–184 л.с., передний или полный привод,
940 000–1 475 000 руб. ЗР, 2010, № 10.

705. Mitsubishi ASX.
117–150 л.с., 183–188 км/ч, передний или полный привод,
699 000–1 239 000 руб. ЗР, 2010, № 7.

*Публикация запланирована.

nokian TYRES

СИБИРСКАЯ КОРОНА

ВСЕДОРОЖНИКИ

801. Jeep Grand Cherokee.
286–352 л.с., полный привод,
2 063 272–2 714 994 руб. ЗР, 2010, № 9.

802. KIA Mohave.
250–275 л.с., 190 км/ч, полный привод,
1 459 900–1 949 900 руб. ЗР, 2009, № 12; 2010, № 4.

803. Nissan Patrol.
405 л.с., 210 км/ч, полный привод,
2 900 000–3 060 000 руб. ЗР, 2010, № 5.

804. Toyota Land Cruiser Prado.
173–282 л.с., 175–180 км/ч, полный привод,
1 805 000–2 615 000 руб. ЗР, 2010, № 2, 5, 6.

805. VW Touareg.
204–340 л.с., 228–242 км/ч, полный привод,
1 900 000–2 913 000 руб. ЗР, 2010, № 6, 8.

ВСЕДОРОЖНИКИ ПРЕМИУМ

901. Cadillac SRX.
260 л.с., полный привод, 1 760 200–2 134 100 руб.
ЗР, 2010, № 10, 11*.

902. Infiniti QX56.
405 л.с., 210 км/ч, полный привод, 3 600 000 рублей.
ЗР, 2010, № 10, 12*.

903. Lexus GX 460.
296 л.с., 175 км/ч, полный привод,
2 980 000–3 465 000 руб. ЗР, 2010, № 4.

904. Porsche Cayenne.
240–500 л.с., 218–278 км/ч, полный привод,
3 103 000–6 476 000 руб. ЗР, 2010, № 7, 8.

ЛЮКС-КЛАСС

1001. Audi A8.
350–372 л.с., 250 км/ч, полный привод,
от 4 500 000 руб. ЗР, 2010, № 2, 4, 9, 10.

1002. Hyundai Equus.
373 л.с., 240 км/ч, задний привод, 3 300 000 руб.
ЗР, 2009, № 7.

1003. Jaguar XJ.
275–510 л.с., 250 км/ч, задний привод,
3 655 000–6 050 000 руб. ЗР, 2010, № 9.

*Публикация запланирована.

Как голосовать за лучшие автомобили

Критерии / Автомобили		Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма	Место
Авто 1	001	2								
Авто 2	002	1								
Авто 3	003	3								
Авто 4	004	4								
Авто 5	005	6								
Авто 6	006	5								

Критерии / Автомобили		Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма	Место
Авто 1	001	2	5	6	1	5	6	3	28	
Авто 2	002	1	1	3	2	1	2	1	11	
Авто 3	003	3	4	2	6	3	5	4	27	
Авто 4	004	4	6	5	4	4	3	5	31	
Авто 5	005	6	2	4	5	6	4	6	33	
Авто 6	006	5	3	1	3	2	1	2	17	

Критерии / Автомобили		Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма	Место
Авто 1	001	2	5	6	1	5	6	3	28	4
Авто 2	002	1	1	3	2	1	2	1	11	1
Авто 3	003	3	4	2	6	3	5	4	27	3
Авто 4	004	4	6	5	4	4	3	5	31	5
Авто 5	005	6	2	4	5	6	4	6	33	6
Авто 6	006	5	3	1	3	2	1	2	17	2

1. Аккуратно отделите страницу с анкетой по синей линии. В таблице представлены десять классов автомобилей. В каждом вам предстоит сравнить между собой несколько моделей-номинантов – самые интересные новинки 2010 года. Слева дан пример заполнения таблицы для определения лучшего автомобиля в одном классе.

2. Расставьте автомобили по местам в категории «Ездовые качества». Допустим, по вашему мнению, лучше всех ведет себя на дороге Авто 2, на втором месте Авто 1, на третьем – Авто 3 и так далее.

3. Так же распределите места в остальных шести категориях: «Практичность», «Цена/качество», «Комфорт», «Прогрессивные технологии», «Престиж модели», «Дизайн». Информацию можно почерпнуть из статей ЗР (ссылки – в каталоге).

4. Сложите места, набранные каждым автомобилем, и впишите в графу «Сумма».

5. В победители выходит автомобиль, набравший большее число высоких мест, то есть с НАИМЕНЬШЕЙ СУММОЙ! В данном случае – Авто 2.

6. Впишите в соответствующую графу места, занятые другими номинантами.

7. По такому же принципу сравните автомобили в остальных девяти классах.

8. Помните: для участия в розыгрыше таблица должна быть заполнена полностью! Иначе она не допускается к розыгрышу призов!

9. Заполните оборотную сторону карточки. Обязательно укажите свою фамилию, имя, телефон – если выиграете автомобиль, нам нужно будет связаться с вами.

10. Вложите вырезанную страницу в конверт и отправьте по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, редакция «За рулем». На конверте сделайте пометку: «Гран-при ЗР».

Напоминаем, что в розыгрыше трех автомобилей Hyundai Solaris 24 декабря примут участие только карточки, отправленные до 24 ноября 2010 года.

Критерии / Автомобили			Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма	Место
Малый класс	Chevrolet Spark	101									
	Citroën C3	102									
	Renault Sandero	103									
	VW Polo Sedan	104									
Малый премиум	Audi A1	201									
	Citroën DS3	202									
	Peugeot RCZ	203									
Компакт-класс	FIAT Linea	301									
	Opel Astra	302									
	Renault Fluence	303									
Компактвэны	Ford Grand C-MAX	401									
	Mazda 5	402									
	Peugeot 3008	403									
	Renault Scenic	404									
Средний класс	Hyundai Sonata	501									
	Suzuki Kizashi	502									
	Volvo S60	503									
Бизнес-класс	Audi A7 Sportback	601									
	BMW 5 Series	602									
	Infiniti M	603									
	Lexus ES 350	604									
	Renault Latitude	605									
	SAAB 9-5	606									

Критерии / Автомобили			Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма	Место
Кроссоверы	BMW X3	701									
	Hyundai ix35	702									
	KIA Sportage	703									
	MINI Countryman	704									
	Mitsubishi ASX	705									
Вседорожники	Jeep Grand Cherokee	801									
	KIA Mohave	802									
	Nissan Patrol	803									
	Toyota Land Cruiser Prado	804									
	VW Touareg	805									
Вседорожники премиум	Cadillac SRX	901									
	Infiniti QX56	902									
	Lexus GX 460	903									
	Porsche Cayenne	904									
Люкс-класс	Audi A8	1001									
	Hyundai Equus	1002									
	Jaguar XJ	1003									

За рулем

Результаты Гран-при будут опубликованы в 1-м номере «За рулем» 2011 года.

Анкета участника Гран-при-2011

Фамилия ______________________

Имя ______________________

Отчество ______________________

Адрес ______________________

____

____

____

Телефон, e-mail ______________________

1. Ваш пол

☐ мужчина ☐ женщина

2. Возраст ______________________

3. Каким автомобилем вы сейчас владеете?

марка ____________ модель ____________

4. Вы купили автомобиль:

☐ новым
☐ б/у
☐ год выпуска ____________
☐ год покупки ____________

5. Удовлетворены ли вы своим автомобилем?

☐ удовлетворен
☐ затрудняюсь ответить
☐ не удовлетворен

6. Планируете ли вы в ближайшее время купить автомобиль?

☐ да ☐ нет

7. Если да, предположительно когда (укажите год)?

____

8. Вы уже определились с маркой, моделью?

марка ____________ модель ____________

☐ новый

б/у: ☐ 1–3 лет ☐ 4–6 лет ☐ 7–9 лет ☐ старше 10 лет

9. Какую марку вы еще рассматривали при выборе?

марка ____________ модель ____________

☐ новый

б/у: ☐ 1–3 лет ☐ 4–6 лет ☐ 7–9 лет ☐ старше 10 лет

10. Как вы собираетесь финансировать покупку?

☐ возьму автокредит
☐ возьму машину в лизинг
☐ за счет сбережений
☐ не собираюсь покупать

11. Ваше социальное положение:

☐ руководитель
☐ специалист
☐ служащий
☐ рабочий
☐ студент
☐ пенсионер
☐ домохозяйка
☐ безработный

12. Материальное положение:

☐ полный достаток
☐ могу покупать дорогие вещи, но не все, что захочется
☐ хватает на еду и одежду
☐ хватает только на еду

13. Согласны ли вы в будущем принимать участие в опросах журнала «За рулем»?

☐ да ☐ нет

Предлагаем каждому собрать свой идеальный автомобиль. Для этого отметьте необходимые вам параметры. Эта небольшая блиц-анкета наверняка станет хорошим подспорьем для автомобильных компаний – ведь кто, как не вы, дорогие читатели, точно знает, каким должен быть ваш автомобиль.

1. Кузов

☐ седан ☐ хэтчбек
☐ универсал ☐ вседорожный
☐ пикап ☐ минивэн
☐ спортивный

2. Привод

☐ передний ☐ задний
☐ 4×4 постоянный ☐ 4×4 подключаемый

3. Коробка передач

☐ механическая ☐ автоматическая (все типы)

4. Двигатель

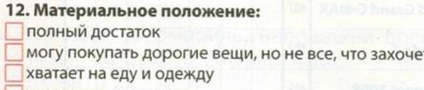
☐ бензиновый ☐ дизель
☐ на газовом топливе ☐ гибридная силовая установка

5. Мощность

☐ до 70 л.с. ☐ 71–100 л.с.
☐ 101–150 л.с. ☐ 151–200 л.с.
☐ 201–250 л.с. ☐ более 250 л.с.

6. Размер

Нужный отметить крестиком



7. Цена*

____________ 000 руб.

**Например, 350 000 руб.*